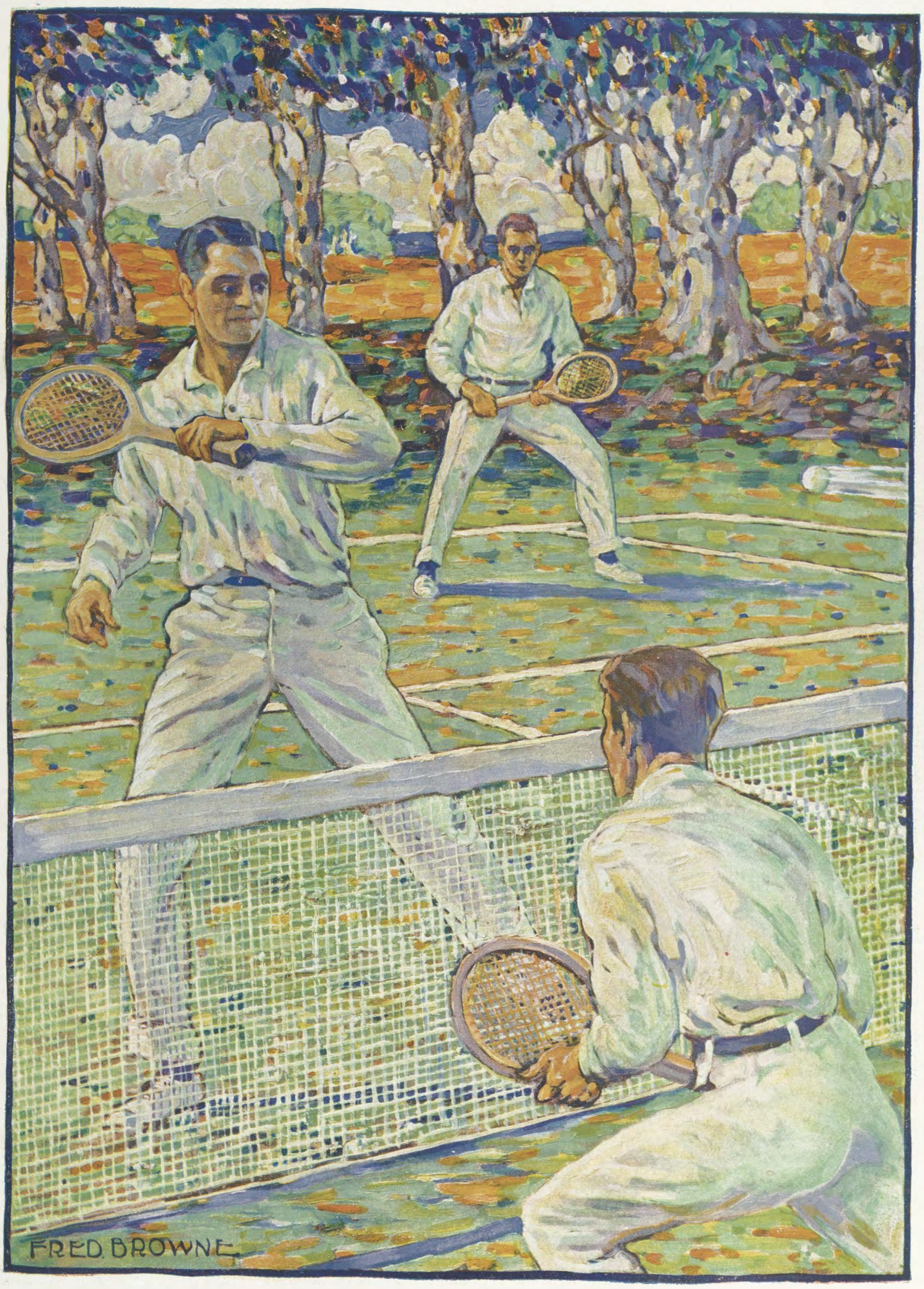
N° Mensuel
Deux francs.

Vie au Grand Air

20me Année
15 mai 1919.



Editions Pierre Lafitte

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

S.E.V. S.E.V.

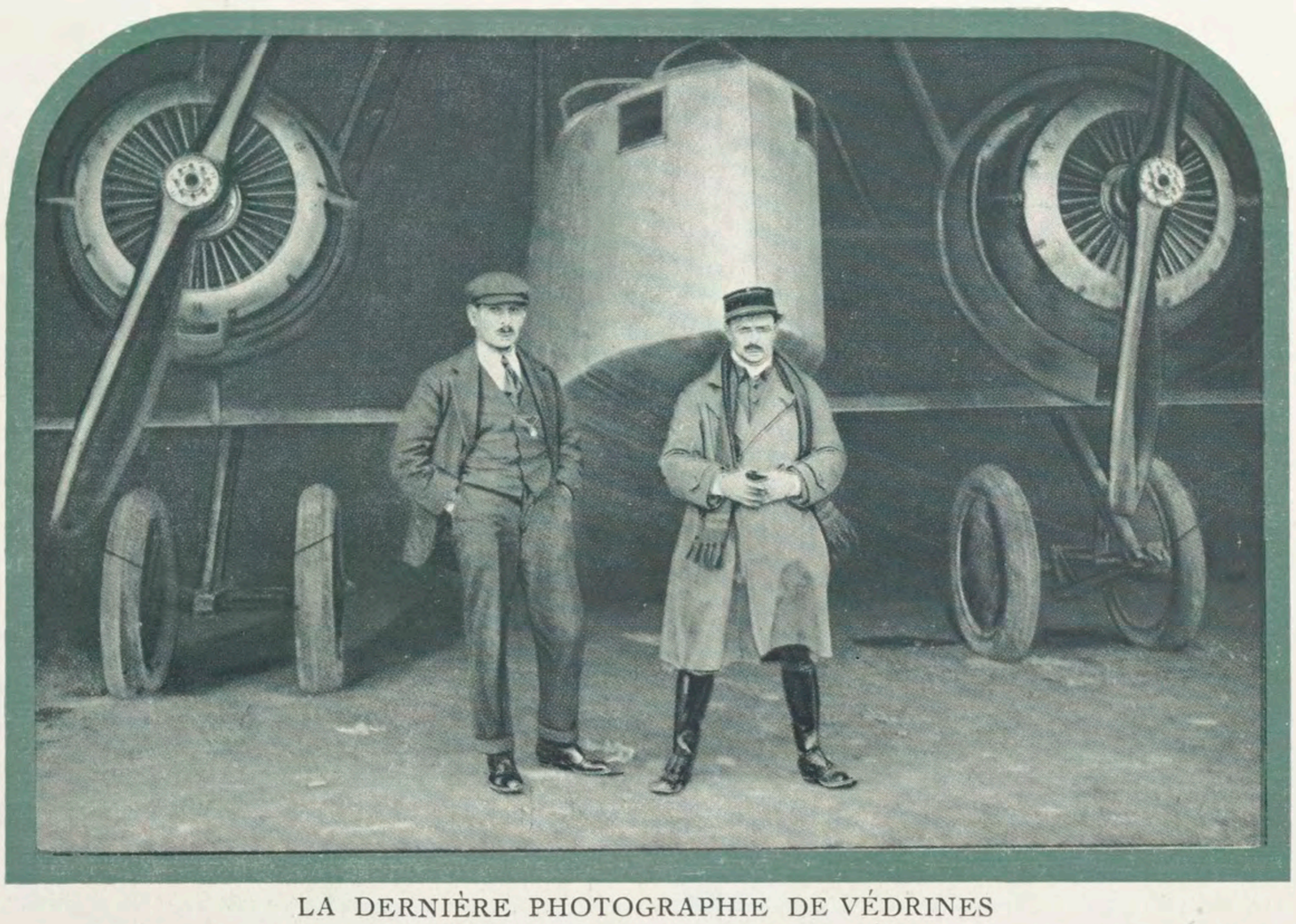
MAGNÉTOS - BOUGIES

S.E.V.

ALLUMAGE - LANCEMENT - ÉCLAIRAGE
DE TOUS VÉHICULES AUTOMOBILES

26, Rue Guynemer, **ISSY** (Seine)

S.E.V. S.E.V.



LA DERNIÈRE PHOTOGRAPHIE DE VÉDRINES

Le 21 avril, Jules Védrines prenait son vol à Villacoublay, accompagné du mécanicien Guillain. Il avait l'intention de se rendre à Rome et d'en revenir en moins de deux jours. A Saint-Rambert-d'Albon, le C-23 s'effondrait au sol et les deux malheureux s'écrasaient.

SOMMAIRE

15 MAI 1919

LA DERNIÈRE PHOTOGRAPHIE DE VÉDRINES .. 1
L'AVION SHORT DE WOOD .. 2
LA MORT DE VÉDRINES, *par Jacques Mortane* .. 3
LA CINÉMATOGRAPHIE DE LA CARRIÈRE DE VÉDRINES .. 7
LES DIVERS SUCCÈS DE VÉDRINES .. 8
A PROPOS DU CROSS DES ANCETRES, *par le Docteur Bellin du Coteau* .. 9
LES FETES DU " PETIT JOURNAL " A STRASBOURG .. 11
LA GÉNÉRALE EST CHAMPION .. 12
LA COUPE SIMON, *par E. G. Drigny* .. 13
L'ENTRAINEMENT POUR LE TENNIS, *par W. Laurentz* .. 15
LA FINALE DE LA COUPE DE L'ESPÉRANCE .. 16
LA VICTOIRE DES TARBAIS, *par Herbert* .. 18
L'AUTOMOBILISME DE DEMAIN, *par Baudry de Saunier* .. 19
LE HOCKEY REPRENDRA-T-IL? .. 21
LE LANCEMENT DU JAVELOT, *par T. Gullotrand* .. 22
LA TRAVERSÉE DE PARIS A L'AVIRON, *par Toulot* .. 24
L'ARRIVÉE DE LA TRAVERSÉE DE PARIS A L'AVIRON .. 25
L'ARRIVÉE DES NEW-ZÉLANDAIS, DANS LA TRAVERSÉE DE PARIS .. 26
LE PLONGEON FÉMININ .. 28
LES GRANDES ÉMOTIONS SPORTIVES ET MILITAIRES .. 29
LES CARNETS DE VOL DE GUYNEMER .. 31
VERMEULEN A TRIOMPHÉ DE KEYSER .. 35
CRIQUI BATTU A LONDRES .. 37
LE RECORDMAN AMÉRICAIN DE PALMA EN VITESSE .. 40
LE SPORT A STRASBOURG .. 45
LA TECHNIQUE SPORTIVE, *par Baudry de Saunier* .. 48
PÉLISSIER, GAGNANT DE PARIS-ROUBAIX .. 51
LE TOURNOI DU TENNIS CLUB DE PARIS .. 52

Dès ce numéro, nos lecteurs trouveront, dans notre rubrique « La Revue des Sports », une innovation qu'ils accueilleront certainement avec plaisir. Désormais, nous publierons en effet régulièrement une *revue illustrée complète de tous les événements sportifs du mois précédent*, de façon à grouper sous les yeux de nos lecteurs, dans une sorte de « panorama » méthodique, l'ensemble mensuel de l'activité mondiale dans toutes les branches des Sports.

Pour réaliser ce programme, nous avons ajouté quatre pages de plus à notre publication. Cela porte à huit le nombre de pages supplémentaires depuis le 15 mars dernier.

Nous ne croyons certes pas avoir encore atteint la perfection. Mais nos lecteurs voudront peut-être bien reconnaître qu'en trois numéros nous avons réalisé, malgré les nombreuses difficultés techniques du moment, une « mise au point » appréciable. Que cela ne les empêche pas de nous envoyer leurs critiques, leurs suggestions et leurs desiderata.

En donnant pour 2 fr. (alors que le prix du papier de luxe est encore formidablement élevé) une publication aussi complète et aussi artistiquement illustrée (et cela avant que les recettes d'annonces soient redevenues normales), nous accomplissons un sacrifice dont nos lecteurs ne soupçonnent évidemment pas l'importance.

LE NUMÉRO DEUX FRANCS
ÉTRANGER PORT EN PLUS
ABONNEMENTS Pr 12 Nos
FRANCE, 20 fr. ÉTRer 26 fr.

DIRECTEUR : PIERRE LAFITTE.

15 MAI 1919 — No 842
DIRon 90, CHAMPS-ÉLYSÉES
PUBté : Sté Nle DE PUBLICITÉ
11, Bd des ITALIENS PARIS

TOUS DROITS DE REPRODUCTION ET DE TRADUCTION RÉSERVÉS POUR TOUS PAYS. COPYRIGHT MAI 1919 BY HACHETTE ET Cie, PARIS

IL NE TRAVERSERA PAS L'ATLANTIQUE

Le 19 avril, le major J. C. P. Wood, se rendant au départ pour la traversée de l'Atlantique, a fait une chute près de la côte dans la mer d'Irlande, mais il fut sauvé par une embarcation.

JULES VEDRINES

Jules Védrines était né en 1881. Depuis la fin de 1910, il était sur la brèche et avait accumulé les exploits. Il était certainement le plus populaire de tous les pilotes. As des As des missions spéciales pendant la guerre, il avait recommencé la série de ses prouesses lorsqu'il trouva la mort le 21 avril 1919.

La Mort de Védrines.

Par Jacques MORTANE

L'AVIATION, si douloureusement frappée pendant la guerre, semblait devoir arrêter ses hécatombes avec l'armistice. Hélas ! pour prouver que le progrès se paye avec du sang, la mort a choisi l'un des plus glorieux, peut-être le plus populaire pilote : Védrines s'est tué, avec son mécanicien Guillain, le 21 avril. Il est tombé à Saint-Rambert-d'Albon. La panne d'un de ses moteurs provoqua la catastrophe. Celui qui avait fait frémir tant de fois la multitude de ses admirateurs finissait sa carrière en brisant des ailes qu'il rêvait à nouveau conquérantes.

Ainsi les plus remarquables précurseurs se sont envolés tour à tour vers les cieux : Marc Pourpe, Brindejonc des Moulinais, Le Bourhis, Pégoud, Gilbert, Garros, Léon Morane, Védrines. Tel est le bilan de moins de cinq années! Parmi eux, les deux plus célèbres étaient Garros et Védrines : celui-là, aviateur élégant, mondain, celui-ci, gavroche incorrigible, « Parigot » gouailleur, l'un distant, ne frayant pas avec la foule, l'autre restant bon enfant, même lorsqu'il laissait libre cours à sa colère qui se manifestait par des expressions brèves, catégoriques, énergiques et, je dois dire, historiques. Les réparties de Védrines étaient toujours amusantes, imagées. Mais, de même que Garros, ce héros était un apôtre ; il avait des idées saines et nettes sur l'avion et son avenir. Avant la guerre, il avait fait des conférences qui obtinrent un succès considérable et dans lesquelles il répandait des principes que nos gouvernants auraient bien fait d'étudier et de suivre. Garros était le technicien genre Collège de France, Védrines l'orateur de réunions publiques. Chacun avait sa manière, mais tous deux luttaient avec la même énergie pour la cause ont ils devaient être les martyrs.

Quelques passages des lettres que m'adressait Védrines donneront une notion plus exacte du caractère de celui que nous pleurons.

L'ayant prié de prendre part à je ne sais quelle enquête, il m'écrivait :

Je répondrais bien à ce que tu me demandes, mais ma plume a une maladie de cœur. Dès que je le pourrai j'irai te voir pour faire quelque chose.

S'étant consacré de toute son âme à la recherche de la vitesse, qui lui semblait indispensable et qui faillit lui coûter la vie, il m'avait donné des notes pour faire des articles en son nom. Craignant que je ne suive pas assez fidèlement son raisonnement, il m'envoyait ces précisions, le 23 janvier 1912, alors qu'il était à Pau :

Je te confirme l'entretien que j'ai eu avec toi ces jours derniers. Je pense que mon article sur la vitesse sera soigné. Cependant comme certains murmures voguent dans les environs, permets-moi d'insister sur le mot « imprudent » que seules la jalousie et l'incompétence me décernent.

Si par malheur, en effet, je venais à me tuer ou me blesser dans mon essai du 140 H. P. tous ces critiques, dont la part est facile en ce moment, ne manqueraient pas de bluffer davantage. Mais si je réussis, si je parviens à faire 180 à l'heure, si, partant de Pau à 8 heures du matin, je vais prendre l'apéritif à Calais, l'aviation aura fait un pas formidable et tous ces critiques seront les premiers à se servir des résultats.

Sans leur demander de louer mon courage et tout ce que tu voudras, je crois que ces snobs de l'aviation feraient bien d'essayer de comprendre où est le vrai progrès, ou bien, si ma manière d'aller de l'avant les gêne parce qu'ils ont peur, je ne puis que les engager à se

LA RECONSTITUTION DE L'ACCIDENT D'ÉPINAY

En mai 1912, Jules Védrines essayant de battre les records de vitesse sur le parcours Bruxelles-Madrid, tomba sur les rails de la voie ferrée à Épinay. Il fut relevé avec une grave fracture du crâne. A sa première sortie, il tint à aller, accompagné de notre rédacteur en chef, Jacques Mortane, faire la reconstitution du drame dont il ne se rappelait que difficilement les phases.

taire. En effet, ce que je ne réussirai pas maintenant s'il m'arrive malheur sera certainement réalisé cette année et leur confusion n'en sera que plus grande.

Aie donc, mon cher Mortane, un mot spécial pour annoncer le nouveau record que je dois tenter, afin que l'on voie en moi non pas l'imprudent qui se grise pour la galerie, mais l'aviateur convaincu qu'il est dans la voie du progrès et qui ne veut pas que des littérateurs plus froussards qu'aviateurs tiennent dans l'erreur le grand public qui veut savoir.

Efface surtout dans l'article tout ce qui pourrait sentir le *je* ou le *moi*.

Cette missive montre Védrines tel qu'il était : batailleur, courageux, simple, prévoyant. Le voici conférencier :

Pau, 2 février 1912.

Je te prie d'excuser un pauvre aviateur toujours en voyage. Je t'ai écrit une lettre de remerciements à Toulouse et, rentrant à Pau, je la retrouve dans ma poche.

Tu ne te doutes pas comme Védrines conférencier est épatant. J'ai débuté à Toulouse devant 3.000 personnes. Résultat aussi beau que possible. Puis Carcassonne, Narbonne, Castelnaudary. Je reçois des

JULES VÉDRINES

Jules Védrines commença sa carrière de pilote à la fin de 1910 et, dès ses débuts, il se signala par la hardiesse de ses exploits.

ÉMILE VÉDRINES

Emile Védrines qui s'était classé parmi les meilleurs champions de vitesse, trouva la mort en 1913, alors qu'il revenait des Balkans.

VÉDRINES, PÈRE DE FAMILLE

Jules Védrines avait quatre enfants pour lesquels il avait une profonde tendresse, ce document fut pris au lendemain du Circuit d'Angleterre.

demandes de partout. On me dit fin causeur ! Et certes, mon vieux tu sais que quand je pars sur l'aviation, sujet dont je suis « plein », je ne m'arrête plus et de minute en minute je deviens intéressant davantage. J'improvise, mais je crois que si tu me donnais un coup de main pour classer ma conférence elle serait merveilleuse. On me demande d'en faire une à Saint-Germain-en-Laye. Tu y viendras et feras le nécessaire.

Pour mes articles sur la vitesse, vas-y. Pour le moment je suis surpassé, pour 15 jours.

Védrines me faisait beaucoup d'honneur et je n'avais pas besoin de collaborer avec lui. Ce qui rendait sa conférence passionnante c'était justement cette apparence de désordre, cette éloquence de Parisien audacieux, donnant libre cours à sa faconde, sautant d'un sujet à l'autre, pour arriver toujours au même but, suivre une idée unique.

Des télégrammes :

Pau, 23 février 1912. — Fais article énergique contre essais humains de parachute. Dénonce tentative de Juvisy pour dimanche. Sois dur et signe pour moi.

Au moment de sa campagne électorale :

Limoux, 13 mars 1912. — Te supplie venir Limoux pour reportage et défense nationale. Compte sur bonne volonté de la *Vie au Grand Air* et merci.

A un moment où on commençait à ne plus vouloir payer les pilotes sous des prétextes de patriotisme qui ne donnèrent d'ailleurs aucun résultat... pour la France :

8 *juillet* 1912.

Je t'envoie un petit papier que nous avons reçu. Si tu pouvais flanquer une pile à ces gâcheurs de métier je te serais bien reconnaissant.

Védrines luttait toujours pour la bonne cause, prenait le parti des faibles, attaquait les imprudences qu'il jugeait malsaines et n'avait d'affection que pour ceux qui, comme lui, prêchaient d'exemple.

Sa carrière est si prodigieuse qu'il faudrait un livre pour la rappeler. Nous nous contenterons, pour ainsi dire, de donner la table des matières de cet ouvrage qui dépasserait en intérêt les romans d'aventures les plus angoissants.

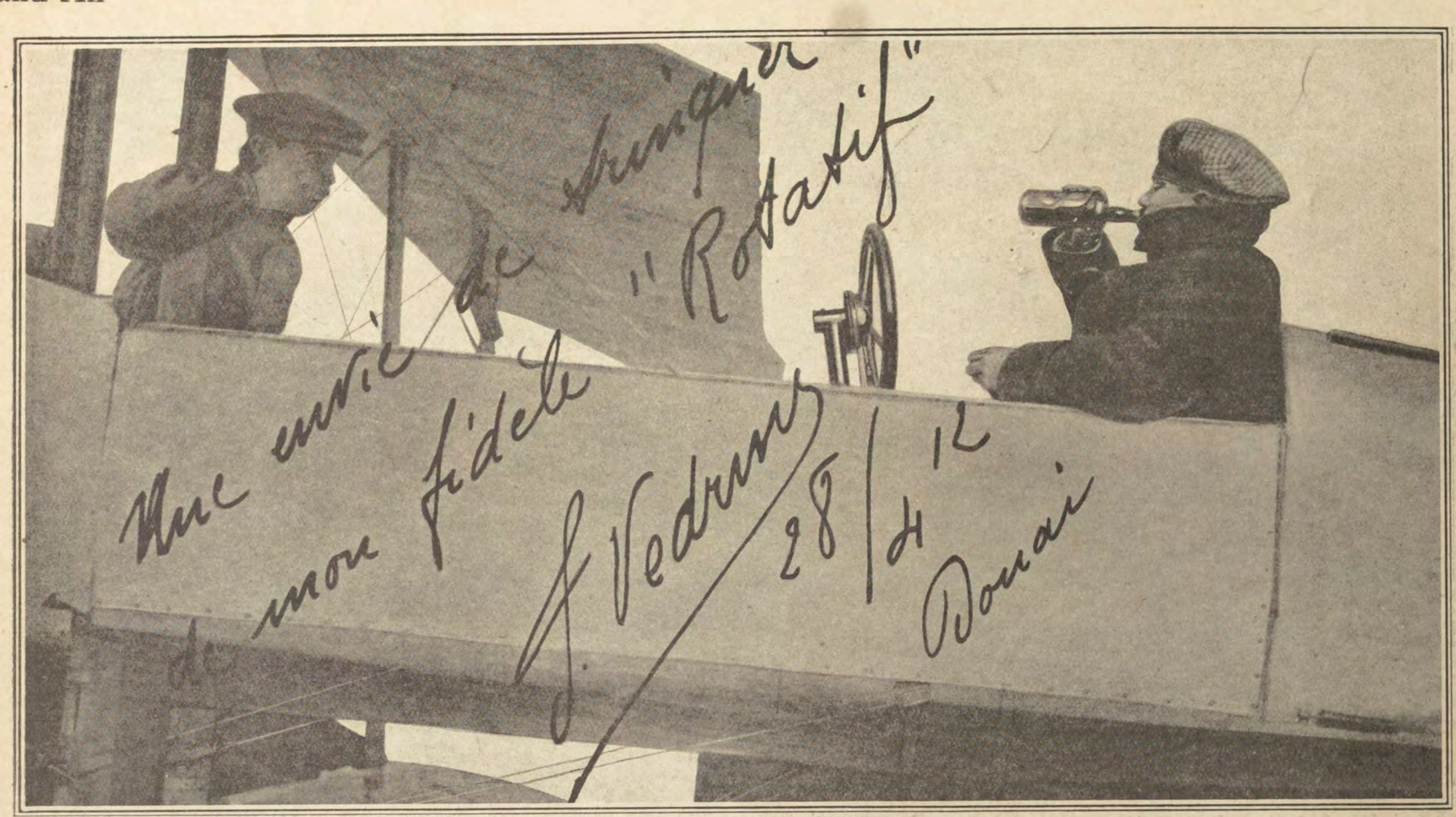
Védrines était né à Saint-Denis, le 21 décembre 1881. Ouvrier, il fut metteur au point aux usines Gnôme, puis devint mécanicien du pilote-acteur anglais Robert Loraine, avant de se consacrer au pilotage.

Il passe son brevet le 7 décembre 1910. Il débute par un raid de 250 kilomètres, le 27 janvier 1911, en effectuant le trajet Juvisy, Melun, Chartres, Versailles, Juvisy. Il gagne la première prime de la Coupe Pommery par le voyage Paris-Poitiers (293 kilomètres). Il avait l'intention de se rendre de Paris à Pau, mais devait s'arrêter à Poitiers, au bout de 3 h. 5 (28 mars 1911) et faisait le voyage en sens inverse en 2 h. 14. Le 22 avril, il allait de Paris à Poitiers, le 23 de Poitiers à Captieux, le 24 de Captieux à Pau. Puis il s'attribuait également la seconde prime de la Coupe Pommery par le raid Paris-Angoulême (394 kil.) au cours de Paris-Madrid.

C'est cette course qui mit en valeur le grand conquérant des nues. Et pourtant elle avait mal commencé. Le dimanche, Védrines avait capoté au décollage. Puis, M. Berteaux était tué, M. Monis blessé, l'épreuve était suspendue. La suite des départs était remise au lendemain..

Le lundi 22 mai 1911, Védrines reprenait le départ à 7 h. 14 et arrivait à Angoulême à 11 h. 38 m. 7 s. Il repartait, le 23, à 7 h. 15 et se posait à Saint-Sébastien à 10 h. 55 m. 15 s. Le 25, il franchissait le fameux passage de la Guadarrama qu'on croyait impossible à survoler et atterrissait à Burgos, d'où il reprenait son vol, le 26, pour finir à Madrid, premier de la course qu'il était seul à terminer.

On devine l'enthousiasme : il fut tel que le vainqueur, retenu, ne put partir dans Paris-Rome. Pour s'amuser, il tente le parcours qu'il veut effectuer en une journée, mais il doit s'arrêter à Mâcon. Il participe ensuite au Circuit européen : il gagne presque toutes les étapes, mais est victime de deux accidents de moteur dans le parcours Liége-Utrecht d'abord, dans le trajet Calais-Paris ensuite.



UN AUTOGRAPHE DE VÉDRINES

Photographie que nous avait envoyée Jules Védrines au moment où il s'entraînait pour le raid Bruxelles-Madrid que lui, apôtre de la vitesse, voulait effectuer à 200 kilomètres à l'heure, vitesse qu'il avait approchée dans la Coupe Gordon Bennett de 1912.

Il perd de nombreuses heures et se contente de la quatrième place.

Le tour d'Angleterre ! 1.630 kilomètres. Duel prodigieux entre André Beaumont et Védrines qui restent seuls en présence pour la victoire. Védrines a l'avantage pendant la première partie du parcours. A Bristol, Beaumont rejoint et dépasse son rival qui se trompe d'aérodrome, se pose à moins d'un kilomètre de l'endroit exigé, ce qui lui coûte cependant plusieurs heures. Il a alors un total de 19 h 2 m. 41 s. contre 17 h. 47 m. 32 s. Il tente de rattraper dans les dernières étapes. Il gagne un peu de Bristol à Exeter (4 minutes), d'Exeter à Salisbury Plain (4 m. 26). Mais de là à Brighton, Beaumont reprend près de 2 minutes et atteint Brooklands point final avec 1 h. 10 d'avance.

Vite, Védrines se remet au travail. Il rentre de Londres à Paris par la voie des airs et avec le même appareil s'adjuge pour quelques semaines la Coupe Michelin par 811 kilomètres dans la même journée : il s'arrête, terrassé par la chaleur (9 août 1911). Et ce sont des voyages Paris-Trouville et retour. Au cours de l'un d'eux, une panne de moteur l'oblige à plonger dans les flots.

Il poursuit alors son idée de la vitesse. Il veut faire construire l'appareil le plus rapide existant. Il en confie la réalisation à M. Béchereau, le génial inventeur. Il bat les records à plusieurs reprises, atteignant successivement 145, 160 et 174 kilomètres dans l'heure. Il se présente à la députation à Limoux où il est battu de peu par M. Bonnail, puis il entreprend le voyage Bruxelles-Madrid, à 200 à l'heure, mais en arrivant à Epinay, une panne le fait s'écrouler sur la voie ferrée, après avoir heurté un train arrivant à toute allure. On le croit mort. Le premier bulletin de santé est le suivant :

Plaie contuse du cuir chevelu. Phénomène de commotion cérébrale. Pas de fracture du crâne. Pas de contusions viscérales. Le docteur Picqué, aidé du docteur Baudet, a pratiqué l'exploration du crâne. Aucune fracture de la voûte. Etat grave. Pronostic réservé.

Vingt-cinq jours après, Védrines, décoré de la Légion d'honneur à l'hôpital Lariboisière, reprenait son entraînement sur un appareil plus rapide et allait à Chicago gagner la Coupe Gordon-Bennett à l'allure de 167 k. 800 sur les 200 du parcours.

Il ne put, lui l'apôtre de la vitesse, participer à l'épreuve de 1913, de nombreux incidents contrecarrant ses projets. Son frère, mort depuis, réussit à Reims une magnifique performance.

Védrines revient alors au grand tourisme et se rend de Paris au Caire où de nouveaux incidents se produisent.

Et c'est la guerre. Il part sur *la Vache*. Engagé volontaire, il connaît mal l'esprit militaire. Il est renvoyé à Dijon comme « indiscipliné et incompétent ». Le commandant Brocard, qui s'y connaît en hommes, le prend lorsqu'il crée l'escadrille 3 qui deviendra celle des Cigognes. Védrines forme Guynemer, ce qui est un titre glorieux, mais il travaille aussi avec un héroïsme admirable et devient l'as des as des missions spéciales. Il emmène sept espions dans les lignes ennemies et va en rechercher trois. Puis il construit un avion qui lui cause quelques déboires. Il prépare, sur Bréguet, le bombardement de Berlin. Au moment où il va partir, le G. Q. G. lui supprime l'autorisation déjà donnée !

Les exploits militaires de Védrines lui valent la militarisation de sa Légion d'honneur et la Médaille militaire.

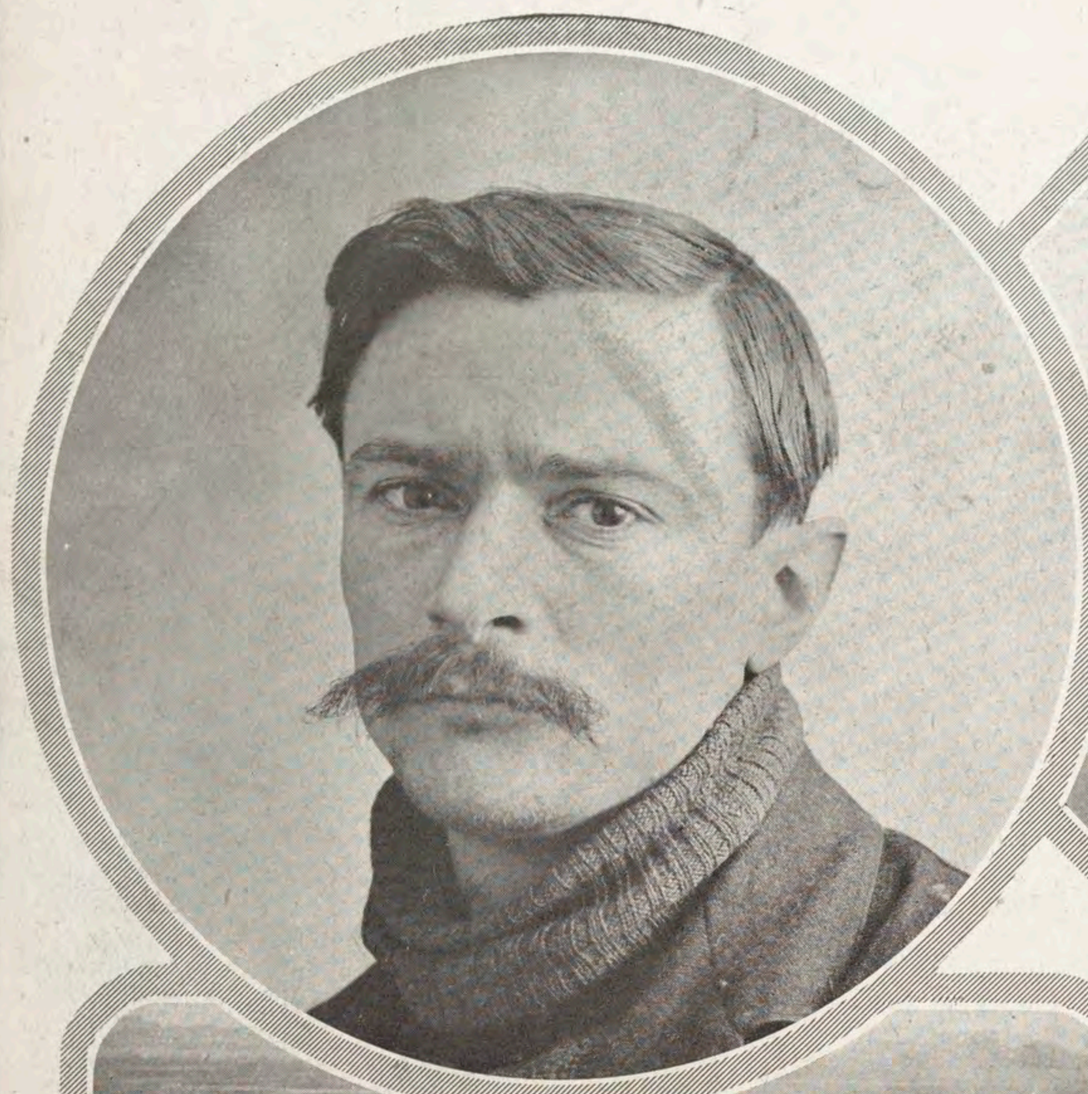
Aussitôt après l'armistice, le héros prépare de grands raids. Comme intermède, il va se poser, le 19 janvier 1919, sur le toit des Galeries Lafayette et, avant de partir pour le tour du monde, il tente le voyage Paris-Rome et retour en moins de deux jours. C'est en l'entreprenant qu'il trouve la mort !

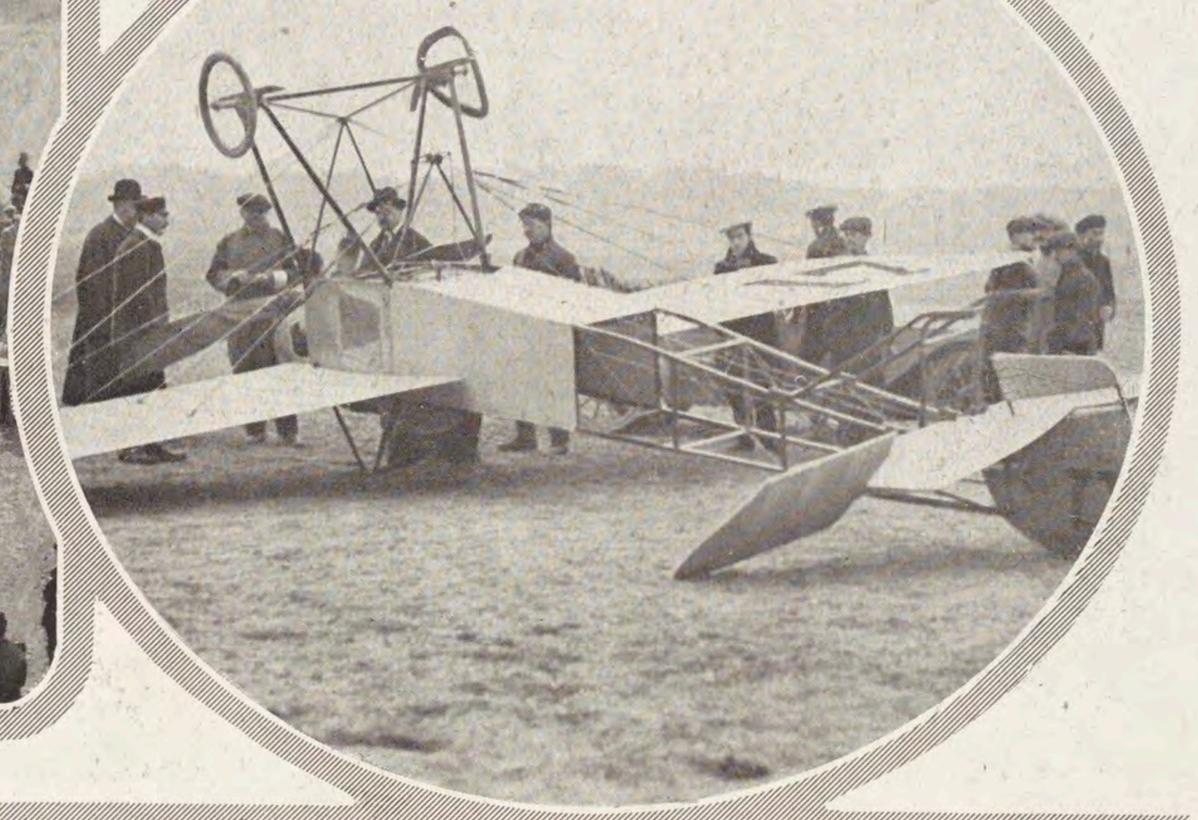
Tel était Védrines, le glorieux Védrines que nous pleurons tous. Il s'était fait lui-même. Fils de ses œuvres, il était fier de ses origines de « petit gas des faubourgs ». Il n'avait qu'une ambition : citer son exemple aux jeunes pour les convertir au plus lourd que l'air. C'est lui qui m'écrivait en 1911 :

Plus on prouvera au public que l'aviation n'est pas un sport dangereux et difficile, plus aisément on attirera à ce merveilleux sport la foule de pratiquants qui lui manque à l'heure actuelle où les touristes sont rares. N'importe qui peut devenir un champion de l'air. Il suffit de savoir se conduire et de connaître son moteur et on peut aller de Paris à Madrid après deux ou trois sorties. Quant à la difficulté de la lecture de la carte, c'est une plaisanterie. Est-ce en gagnant 50 centimes de l'heure, sur un tour, derrière un verre dépoli, toute la journée, pendant deux ans, avenue des Gobelins, que j'ai appris à lire la carte ? Non, n'est-ce pas ? Alors vous voyez que ce n'est pas sorcier et je désire par-dessus tout que tous les jeunes, s'en rendant compte, viennent grossir au plus vite les rangs, encore trop clairsemés, des matelots de l'air.

Suivons le conseil, écoutons l'appel du grand mort et que sa fin tragique engage les survivants à le venger dans la lutte contre les éléments, lutte aujourd'hui pacifique, mais toujours meurtrière, ne l'oublions pas.

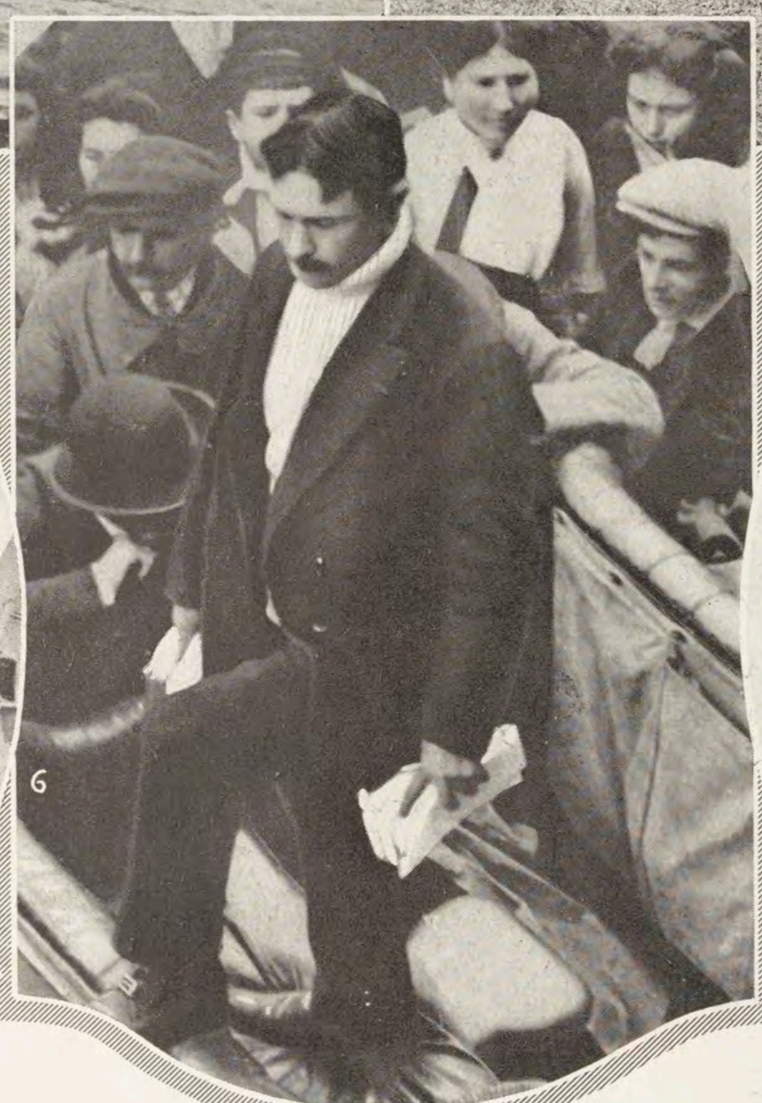
JACQUES MORTANE.





LA CINÉMATOGRAPHIE DE LA CARRIÈRE DE VÉDRINES

1. Jules Védrines à ses débuts de pilote, en 1910, à Pau. — 2. Védrines s'attribue la première prime de la Coupe Pommery (1911). — 3. Au départ de Paris-Madrid, lorsque la course fut arrêtée, après l'accident où M. Berteaux trouva la mort, Védrines venait de capoter. — 4. Le lendemain, il prenait le départ sur un nouvel appareil et s'attribuait la victoire. — 5. Dans le Circuit Européen, après avoir perdu 12 heures dans l'étape Liége-Utrecht, Védrines, premier de nombreuses étapes, avait un accident en arrivant à Amiens. et finissait 4e. — 6. Dans le tour d'Angleterre, Védrines, battu par Beaumont, fait le plein à Newcastle.



LES DIVERS SUCCÈS DE JULES VÉDRINES

1. Védrines à l'arrivée du Circuit d'Angleterre. — 2. Védrines se repose d'une escale, dans un essai pour la Coupe Michelin 1911, qu'il s'attribua. — 3. Au cours d'un voyage Paris-Deauville pour transporter des journaux, Védrines tombe dans la mer, (1911). — 4. Aux grandes manœuvres : de droite à gauche, Martinet, Legagneux et Védrines tués tous trois. — 5. En avril 1912, Védrines dans l'essai Bruxelles-Madrid, a une panne, heurte un train et tombe. — 6. Védrines, le 17 mars 1912, échoua aux élections à Limoux recueillant 6.997 voix contre 7.692 à M. Bonnail. — 7. Védrines dans le dernier tour de la Coupe Gordon-Bennett 1912 qu'il gagna en Amérique, couvrant les 200 kil. en 1 h. 10 m. 56 s.

LE DÉPART DU CROSS DES ANCÊTRES

Le 6 avril à Saint-Cloud, l'*Auto* organisait Le Cross des Ancêtres sur un parcours de 12 kilomètres. Plus de 30 concurrents, dont le plus jeune avait 40 ans, prirent le départ.

A PROPOS DU CROSS DES ANCÊTRES

Par le Dr BELLIN DU COTEAU

Le sport présente cet inconvénient — une fois n'est pas coutume et nous lui en reconnaissons fort peu — de mettre le pratiquant en présence de sa déchéance physique. C'est une précision que la sagesse des nations nous avait déjà donnée : « On ne peut être et avoir été. »

Grâce au sport, d'ailleurs, l'organisme prolonge artificiellement son intégrité fonctionnelle : le sportsman vieillit peu et le plus tard possible. C'est un hyperactif acquis pour lequel les manifestations de la vie courante ne sont que jeux comparés à ses efforts d'habitude.

Cependant cette orientation psychique n'est pas sans comporter un réel danger. Là lutte, besoin intrinsèque mène à la production d'un travail intensif, d'une performance laquelle peut être une impossibilité physiologique.

Il est une période critique de la vie : celle où le « vouloir » dépasse le « pouvoir ». L'heure de la retraite sonne ; le sportsman se bouche les oreilles et ne veut point l'entendre. Ce n'est point pour retourner le poignard dans la plaie vive de l' « homme d'un certain âge » que nous abordons aujourd'hui ce sujet, mais pour lui montrer, tout au contraire, qu'il doit proportionner sa tâche à sa vigueur réelle et que. sous certaines réserves, il peut encore se livrer à la pratique des exercices physiques.

ON A L'AGE DE SES ARTÈRES

La machine humaine, au même titre que toute machine s'encrasse et s'use. Evolution naturelle que cette rouille qui transforme tout organisme en ferraille. Mais le vieillissement se manifeste d'une façon plus ou moins précoce sur certains « rouages » et l'importance de la « pièce » atteinte déterminera l'apparition de troubles peu marqués ou au contraire l'enrayage du moteur.

On a dit avec juste raison que l'homme avait l'âge de ses artères ! Peut-être cet aphorisme doit-il être un peu expliqué. En effet, le système artériel est un assez bon apôtre ; il manifeste à bas bruit pendant un temps ses stigmates de fatigue. Socialement l'individu semblerait plutôt avoir l'âge de ses articulations, la motilité étant en quelque sorte le critère de la jeunesse.

En réalité le système vasculaire — en englobant dans cette terminologie le cœur et les vaisseaux — est le *sine qua non* de l'effort vrai. C'est à lui qu'il faut s'adresser pour dépister la déchéance commençante, pour régler le régime du rendement.

Faut-il trouver les raisons de cette défaillance initiale dans la « chronicite » fonctionnelle, dans ces explosions incessantes de ce moteur, tournant même au repos, travailleur obstiné qui abat sa journée de 24 heures, de la naissance à la mort, sans maugréer contre le patron ? Faut-il s'étonner, étant donné les ramifications si nombreuses qu'il possède, de trouver aux manifestations de la sclérose artérielle un si grand nombre de modalités ?

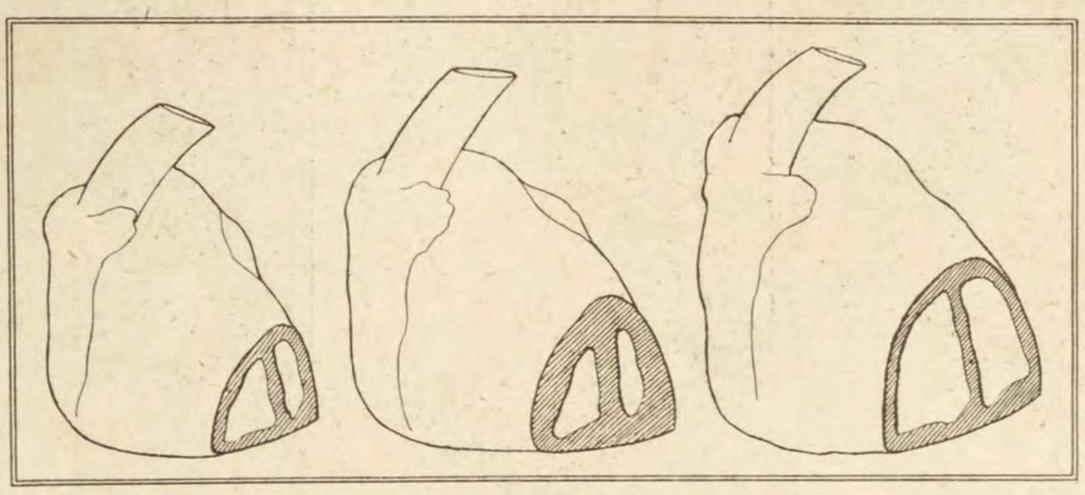
BIENFAITS ET MÉFAITS DE L'EXERCICE

L'artériosclérose ! Voilà le grand mot prononcé. Essentiellement médical, je m'en excuse et vais essayer, en serrant mon sujet, de montrer que dans un article ayant trait au sport chez les ancêtres il est tout de même indispensable que la médecine puisse dire son mot.

Les artères, conduits souples, subissent le choc de l'ondée sanguine chassée par le cœur et que traduisent les pulsations. Ce rôle d'amortisseur se complique encore du fait que le liquide dépose au long des parois et leur fait perdre la souplesse originelle. Ce dépôt, nous le prélevons d'une part dans les aliments combustible indispensable d'autre part dans les déchets, émanés de la destruction de la machine.

Si bien que le travail physique apparaît comme une arme à double tranchant : inactifs nous accumulons les réserves, nous comburons insuffisamment, nous encrassons par « pléthore ». Vieux mot, que la Faculté moderne accueillerait d'un sourire, mais qui dit bien ce qu'il veut dire : nous sommes trop pleins. Désireux au contraire d'éliminer nos toxines et mettant l'avance à l'allumage, voici surgir l'autre danger, l'usure de nos tissus mêmes et l'apparition de toxines d'un nouveau genre, tout aussi toxines et encrassantes que les autres.

On voit combien l'équilibre est instable et que décidément la « quenille » est d'un automatisme intelligent qui se charge de régler ces différends budgétaires.



SCHÉMAS DU CŒUR AVEC COUPE PAR LA POINTE

Cette coupe intéresse les ventricules. c'est-à-dire la partie musculaire du cœur. A gauche : cœur normal. Au milieu : cœur hypertrophié par hypertrophie de ses parois. Type du cœur de l'athlète à muscles développés au dessus de la normale. A droite : cœur hypertrophié par dilatation des cavités. Le muscle cardiaque « tient mal » et se laisse distendre. C'est le cœur dilaté du vieillard.

L'AGE CRITIQUE

Que devient le cœur en tout cela ? Il assiste à l'encrassement général. Et ce spectacle l'intéresse d'au-

(1) Cette phra e nous impose de rester dans une imprécision voulue en ce qui concerne "l'âge vrai" du sujet à cette question ce n'est pas lui mais bien ses artères qui doivent répondre.

tant plus qu'il y tient un rôle. N'est-ce pas à lui qu'appartient en définitive le débit sanguin ? N'est-ce pas lui qui règle la vitesse des explosions ? Lui encore qui doit proportionner la vigueur de ses contractions à la souplesse des tissus auxquels il livre le liquide vivifiant. Lui enfin qui vieillit, journellement, tout comme un autre, et qni n'a point le droit de s'en apercevoir.

Vous assistez alors, suivant la prédominance de la sclérose sur les vaisseaux ou sur le cœur, à des phénomènes multiples. Les vaisseaux durcis dans leur ensemble portent le trouble aux quatre coins de l'organisme. Réglés pour un petit labeur, celui de l'âge mûr, ils tiennent le coup. Le cœur lui aussi lutte en brave et par habitude; quelques sautes traduisent cependant la défaillance du muscle-roi.

Telle est la situation physiologique de l'ancêtre. Il était nécessaire de l'apprendre à ceux qui l'ignorent ou veulent l'ignorer.

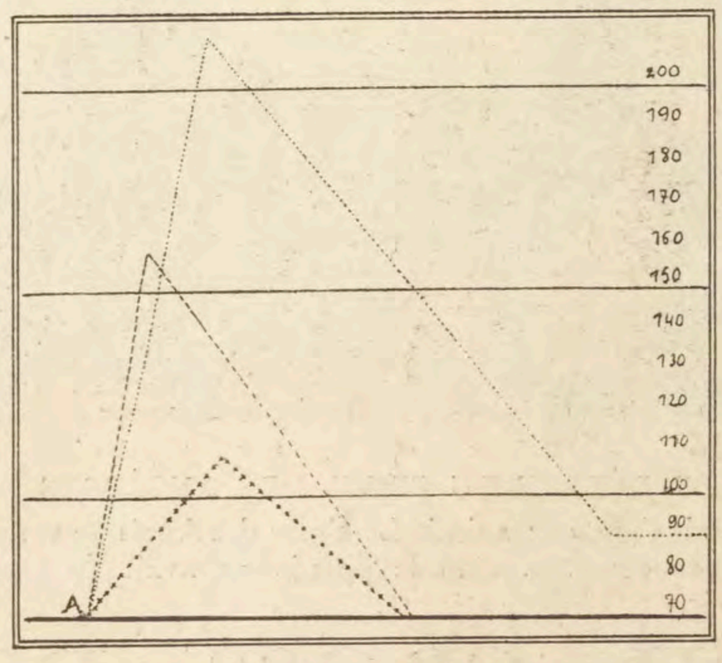
Croyez-vous dans ces conditions que l'acrobatie soit permise. Estimez-vous qu'il faille lancer des défis à cette période d'instabilité ? Non, répondrez-vous. Assurément non et l'affaire semble jugée.

QUI VEUT VOYAGER LOIN Cependant j'ai promis aux ancêtres une fiche de consolation et je dois la leur donner. J'estime que sous trois réserves d'importance capitale, l'exercice peut ne pas être nuisible, ce qui revient à dire qu'un des tranchants s'émousse et que l'exercice m'apparaît utile, voire même nécessaire.

Première réserve : le sujet doit être sain et tolérer sa sclérose au point de vue cœur comme au point de vue artériel. Seul le médecin peut prononcer ou non le veto définitif. Encore son examen ne sera-t-il pas purement médical : il devra se rendre compte de la valeur vraie des organes par leur réaction au moment nécessaire même du travail. Etant donné que cette épreuve est un peu « osée » il va sans dire qu'elle sera faite avec doigté, en restant au-dessous des forces approximativement évaluées du sujet. A cet interrogatoire précis, le cœur sortira de son mutisme et répondra précisément. De cette manière le vétéran ne sera pas exposé à l'accident : stupeur cardiaque en présence d'un effort trop considérable conduisant à la dilatation du cœur ; rupture d'une artère corrodée amenant une inondation à symptomatologie locale suivant le siège de la lésion.

Tous points noirs réels et relatés comme suite d'un travail intempestif en un grand nombre d'observations.

Deuxième réserve, très proche de la précédente. L'effort sera soigneusement dosé. La machine répond à toute incitation motrice, depuis le ralenti jusqu'à la vitesse maxima. Il faut prescrire un régime adéquat de tolérance parfaite.



LES CIMES DE L'EFFORT

En A : commencent 3 types d'effort partant de 70, chiffre moyen des pulsations à la minute. L'effort relatif-raisonnable accélère à peine au dessus de 100 (pointillé en croix). L'effort intense détermine une ascension plus rapide, plus intense. C'est le type du travail de vitesse, de détente (pointillé au trait).

Nous avons, partant de ce principe, examiné le fonctionnement cardio-pulmonaire au cours des différents efforts et noté les réactions qui en résultent.

La vitesse suractive, au même titre que l'exercice de force ou d'arrachement, dans des proportions considérables étant donné la rapidité avec laquelle nous devons faire face à cette suractivation. C'est ainsi qu'un simple saut en hauteur — qui dure à peine quatre cinquièmes de seconde — double le nombre des pulsations.

Les efforts intenses et qui se prolongent, tels la course de demi-fond, lancent l'homme à « cœur perdu » en pleine acrobatie physique. Ce sont les efforts réservés à une jeunesse d'élite, d'exception. Quant aux efforts de durée, qui commencent à la promenade pour finir au cross, ils répondent aux moyens vrais de l'âge mûr.

On voit combien la question de dose est tout en la matière. Mais le dosage peut, doit être poussé plus loin encore, en tenant compte de la qualité de l'effort entrepris et de la réaction individuelle : le saut-record envisagé plus haut est un danger ; le saut-exercice physique peut être salutaire, pratiqué dans certaines conditions. Tel sujet enfin fera montre d'une tolérance inattendue pour le travail de détente et renâclera devant le travail de fond.

Troisième réserve enfin : la pratique de l'exercice demande un entraînement prémonitoire.

Il n'en va plus de même chez l'ancêtre qui doit « rester sur son appétit ». Rappelons-nous, malgré son scepticisme, la phrase de La Rochefoucauld : « Les vieillards aiment à donner de bons préceptes, pour se consoler de n'être plus en état de donner de mauvais exemples. » Et tâchons qu'en sport nos ancêtres ne persistent pas à vouloir donner de mauvais exemples.

Docteur BELLIN DU COTEAU.

L'ARRIVÉE DE DUMESNIL

Dans le " Cross des Ancêtres" ; la victoire revint à Dumesnil âgé de 40 ans (à gauche), qui courut les 12 kilomètres du parcours en 48 minutes 36 secondes.

L'ARRIVÉE DU SECOND

La seconde place revint à Frakin âgé de 41 ans (à droite), vétéran de la Course à pied. A noter dans cette épreuve la performance de Henri Desgranges.

LES FÊTES DU PETIT JOURNAL A STRASBOURG

Départ du Circuit des Champs de Batailles, course cycliste divisée en 7 étapes d'un parcours total de 1980 kilomètres. La première étape, Strasbourg-Luxembourg, 277 kilomètres, fut gagnée par Egg en 10 h. 51 m. 10 s.

Le Cross International de 13 kilomètres disputé le 27 avril revint au favori, le Belge Campenhout qui gagna facilement devant le Français Bouchard ; par suite d'une erreur incompréhensible, les temps ne furent pas pris.

En bas, le match de football rugby qui mettait aux prises le Stade Tarbais, Champion de France, contre l'équipe du Reste de la France et qui se termina par un match nul, 19 points ayant été marqués de chaque côté.

ASSOCIATION

LA GÉNÉRALE EST CHAMPION

UN BUT MANQUÉ

Le 6 avril, au Parc des Princes, le Club Athlétique de la Société Générale a triomphé de l'Olympique par 3 buts à 2. — Sur notre cliché on voit le gardien de but de l'Olympique qui empêche le ballon de rentrer dans ses filets.

La COUPE SIMON

Par E. G. DRIGNY

De tous nos championnats, de tous nos grands challenges, de toutes nos rencontres interfédérales ou internationales, il n'en est certes point qui approche à l'heure actuelle, comme intérêt et comme popularité, la Coupe Charles Simon. Cette épreuve, fondée en 1916 par le Bureau du Comité Français Interfédéral sur le modèle de la fameuse Coupe d'Angleterre, s'est véritablement imposée et semble devoir remporter dans un avenir très prochain un succès identique à celui de la grande épreuve anglaise.

La Coupe Charles Simon, du nom du regretté sportsman tombé au champ d'honneur, est, rappelons-le, ouverte à tous les clubs sans distinction de catégories ni de fédérations.

Ses rencontres sont éliminatoires, tout club vaincu étant définitivement écarté de la compétition.

Malgré la guerre, malgré la désorganisation de tant de nos meilleures équipes, malgré l'occupation de nos provinces du Nord, véritable patrie du ballon rond, ce beau challenge s'assura dès la première année de sa création et, par suite de son heureuse formule, les faveurs des footballeurs et aussi du public.

Quarante-huit clubs (28 de Paris et 20 de province) s'engageaient la saison dernière dans cette épreuve qui, après toute une série de rencontres fort intéressantes, se terminait par la victoire de l'Olympique de Paris sur le Football Club de Lyon.

Cette année, le succès était encore plus probant; cinquante-neuf clubs parmi lesquels tous nos meilleurs onze (26 de Paris et 33 de province) s'inscrivaient dans ce tournoi dont le premier tour fut disputé le 6 octobre.

Cette première éliminatoire donnait lieu à 27 rencontres, 5 exempts, et 6 forfaits, et voyait notamment la disparition de l'Union Sportive Amicale de Clichy, de l'Union Sportive Suisse, du Stade Bordelais Université Club et du Lyon Olympique Universitaire.

Trente-deux clubs restaient qualifiés pour le 2e tour qui, fixé au 3 novembre, donnait lieu entre autres à l'élimination du Football Club de Rouen, du Red Star Amical Club, du Club Français et du Cercle Sportif Maloiun-Servannais.

Avec le 3e tour, les rencontres devenaient plus disputées encore : le Racing Club de France, le Havre Athletic Club, l'Olympique de Marseille, le Stade Français disparaissaient de la lutte, et le 4e tour, disputé le 5 janvier, laissait quatre clubs qualifiés deux parisiens, l'Olympique et le Club Athlétique de la Société Générale; deux provinciaux : la Vie au Grand Air du Médoc et le Stade Rennais Université Club.

Les demi-finales donnaient du reste lieu à l'élimination des clubs de province qui succombaient tous deux, sur leur terrain, par un même écart de buts et après des rencontres indécises jusqu'au coup de sifflet final. A Bordeaux, en effet, l'Olympique triomphait de la Vie au Grand Air du Médoc, par 4 buts à 3, tandis qu'à Rennes le Club Atlétique de la Société Générale éliminait le Stade Rennais Université Club par 4 buts à 3.

La grande finale eut naturellement Paris pour théâtre et clôtura en apothéose cette belle compétition. Huit mille spectateurs assistèrent, au Parc des Princes, à cette ultime rencontre qui fut sans contredit, une des plus passionnantes que nous ayons vue depuis longtemps à Paris.

Les deux équipes, de classe sensiblement égale, s'assurèrent tour à tour le meilleur et une prolongation fut nécessaire pour permettre au Club Atlétique de la Société Générale de s'assurer difficilement le meilleur sur son adversaire, l'Olympique, par 3 buts (Devic 1, Hatzfeld 2) à 2 (Darques 1, Dewaquez 1).

Comme dans toute rencontre dont l'enjeu est d'une telle importance, les deux adversaires pratiquèrent le classique jeu de coupe, où force et brutalité priment souvent finesse et science, mais la lutte, en tous points admirable et acharnée qu'ils se livrèrent, enthousiasma, à juste titre, les nombreux spectateurs.

Il nous faut remonter, en effet, à 1907, lors e la victoire, sur ce même terrain du Parc des Princes, du Racing Club de France sur le Racing Club de Roubaix, pour trouver un équivalent du fameux duel que se livrèrent, le 6 avril dernier, les deux finalistes de la Coupe Charles Simon.

Sans pouvoir se targuer d'être les deux meilleures équipes de France, le C. A. S. G., tout comme l'Olympique, se classent au tout premier rang de nos onze français, et les victoires qu'ils durent remporter pour se qualifier dans cette grande finale prouvent leur homogénité et leur indéniable valeur.

L'équipe du C. A. S. G., une des plus régulières de la saison, méritait cette récompense dont elle se montre en tous points digne. Voici quelle était sa composition dans cette rencontre :

But : Ganneval ; Arrières : Mentha, Frizon.

Demis : Hadden, E. Devic, Schmer ; Avants : Boyer, Deydier, Hatzfeld, J. Devicq, E. Devicq.

Et maintenant, à l'année prochaine.

La Coupe Charles Simon disparaît de nom avec la guerre pour faire place à la Coupe de France, au règlement identique et dont tous les sportifs supputent déjà l'intérêt et le succès.

Aux compétiteurs de cette année, ne verrons-nous pas la saison prochaine s'adjoindre les redoutables équipes nordistes d'ores et déjà réorganisées et les nombreux teams d'Alsace et de Lorraine qui ont prouvé au cours des dernières rencontres qu'ils étaient de la classe des meilleurs.

L'appoint de ces nouveaux concurrents, l'amélioration incontestable des équipes par la démobilisation et aussi par la disparition, du fait de la Fédération unique, des luttes interfédérales, vont décupler, centupler l'intérêt et le succès de cette belle épreuve.

Il serait toutefois souhaitable — si du moins le nombre des engagés le permet aux organisateurs — que le premier tour soit reporté au 1er dimanche de novembre, la forme de nos équipes étant encore par trop imparfaite au commencement d'octobre.

E. G. Drigny.

1

2

3

LA CHAMPIONNE FRANÇAISE

Deux gestes de notre meilleure joueuse. Suzanne Langlen, que nous allons voir dans les prochaines épreuves s'entraîne méthodiquement par la culture physique au grand air, la natation et le footing.

LE VAINQUEUR DU T. C. PARIS

Dans le médaillon, Gobert, qui vient de gagner magnifiquement le simple Messieurs au Tennis-Club de Paris, le 27 avril, est un des rares joueurs français qui suive un entraînement régulier.

L'ENTRAINEMENT POUR LE TENNIS

Par W. LAURENTZ.

Nous voici à l'époque des championnats internationaux. Sommes-nous suffisamment prêts, pour faire bonne figure dans ces épreuves ? Espérons-le, car malheureusement en France, avant la guerre, nous avons trop négligé la préparation physique. En dehors de Gobert et surtout de Mlle Lenglen, tout le monde arrivait sur le court avec un entraînement fait un peu au hasard ; ce fut d'ailleurs, la principale cause de notre défaite contre les boches, aux championnats du monde de terre battue en 1912. Les Allemands, s'étaient en effet préparés tout spécialement en vue de ce tournoi et nous eûmes l'amertume de les voir remporter trois finales sur quatre.

A mon avis, la pratique du jeu ne suffit pas, pour être à même de gagner un grand championnat ; tel que celui de Wimbledon, par exemple. Il faut en plus développer le souffle et le travail des jambes. Le saut à la corde et les mouvements respiratoires me paraissent particulièrement indiqués. En un mot, suivre un peu, l'entraînement des boxeurs à la veille d'un match. C'était d'ailleurs la méthode de Wilding.

« Pour se présenter en parfaite condition dans une épreuve importante, disait-il ; mener, pendant au moins trois semaines à l'avance, une vie bien réglée ; se coucher tôt dans une pièce aérée, se lever de bonne heure, supprimer l'alcool, le tabac et éviter tout excès au point de vue nourriture. Comme entraînement, dès le lever faire des exercices d'assouplissement et des mouvements respiratoires, ensuite un peu de marche et de course à pied coupés par quelques « sprints ». Avant le déjeuner, une bonne heure de tennis en étudiant très sérieusement ses coups. Après le lunch, repos, car il faut toujours éviter de jouer à la suite des repas. Ensuite au cours de l'après-midi, quelques singles et doubles, en donnant son maximum. Pour terminer la journée, assouplir ses muscles par un bain chaud et un massage sérieux.

Je crois qu'il est inutile de souligner les résultats obtenus par cette méthode, en ce qui concerne le grand champion que fut Wilding. Evidemment, tout cela est bien ennuyeux, il est certainement plus facile et plus agréable de ne rien déranger à ses habitudes et d'arriver aux tournois en comptant sur ses dispositions naturelles pour se tirer d'affaire. Mais c'est là une méthode bien dangereuse et qui joue de mauvais tours.

Que de joueurs en simple, perdent un match au cinquième set, faute de souffle. J'en sais quelque chose...

Parmi d'autres joueurs qui pratiquaient divers sports et s'entraînaient toujours sérieusement et à fond avant un tournoi important, je citerai :

Le joueur Australien Brooks, qui voulant démontrer que le jeu de filet, était à son avis, supérieur au jeu de fond, vint spécialement en Europe en 1914 pour disputer les championnats de Wimbledon. Il arriva, au courant de l'hiver sur la Riviera et se mit tout de suite au travail. Lorsqu'il se sentit suffisamment en forme, il se rendit en Suisse, où il gagna d'ailleurs quelques petits tournois. Dès le mois de mai, pour perfectionner son entraînement et s'habituer à l'herbe, Brooks alla en Angleterre. Pendant plusieurs semaines, il s'entraîna très sérieusement et finalement arriva, dans une forme splendide à Wimbledon, où il remporta brillamment le simple et le double.

Parke, qui certainement était le meilleur joueur anglais d'avant guerre et le prouva, en battant des champions, tels que Mac Loughling, R. N. Williams, etc., était, en dehors du tennis, un adepte de sports variés. Il fut notamment, plusieurs fois, international dans l'équipe Irlandaise de rugby.

Mlle Suzanne Lenglen, notre meilleure joueuse française, que tous, espérons voir triompher, cette année, dans les championnats, est aussi, un exemple de l'entraînement méthodique. Du tennis, de la culture physique, de la natation, d'une façon rationnelle et continue dans un beau climat, où la vie au grand air est possible, hiver comme été, ont donné les splendides résultats que nous connaissons.

Les Allemands également se préparaient avec méthode et se présentaient toujours dans les meilleures conditions possibles.

Un exemple encore de ce que peut donner, au point de vue sport, une préparation physique sérieuse et suivie, fut donné par les Américains aux Jeux Olympiques de Stockholm. Près d'un an avant ces olympiades, les dirigeants sportifs, aux Etats-Unis, firent une sélection, parmi leurs champions, les plus qualifiés, pour représenter le Nouveau Monde dans cette compétition. Ces hommes furent confiés, à d'anciens champions, qui mettant leur expérience, au service de leurs élèves, les entraînèrent méthodiquement et en firent les merveilleux athlètes, si admirés, dans leurs nombreuses victoires de Stockholm.

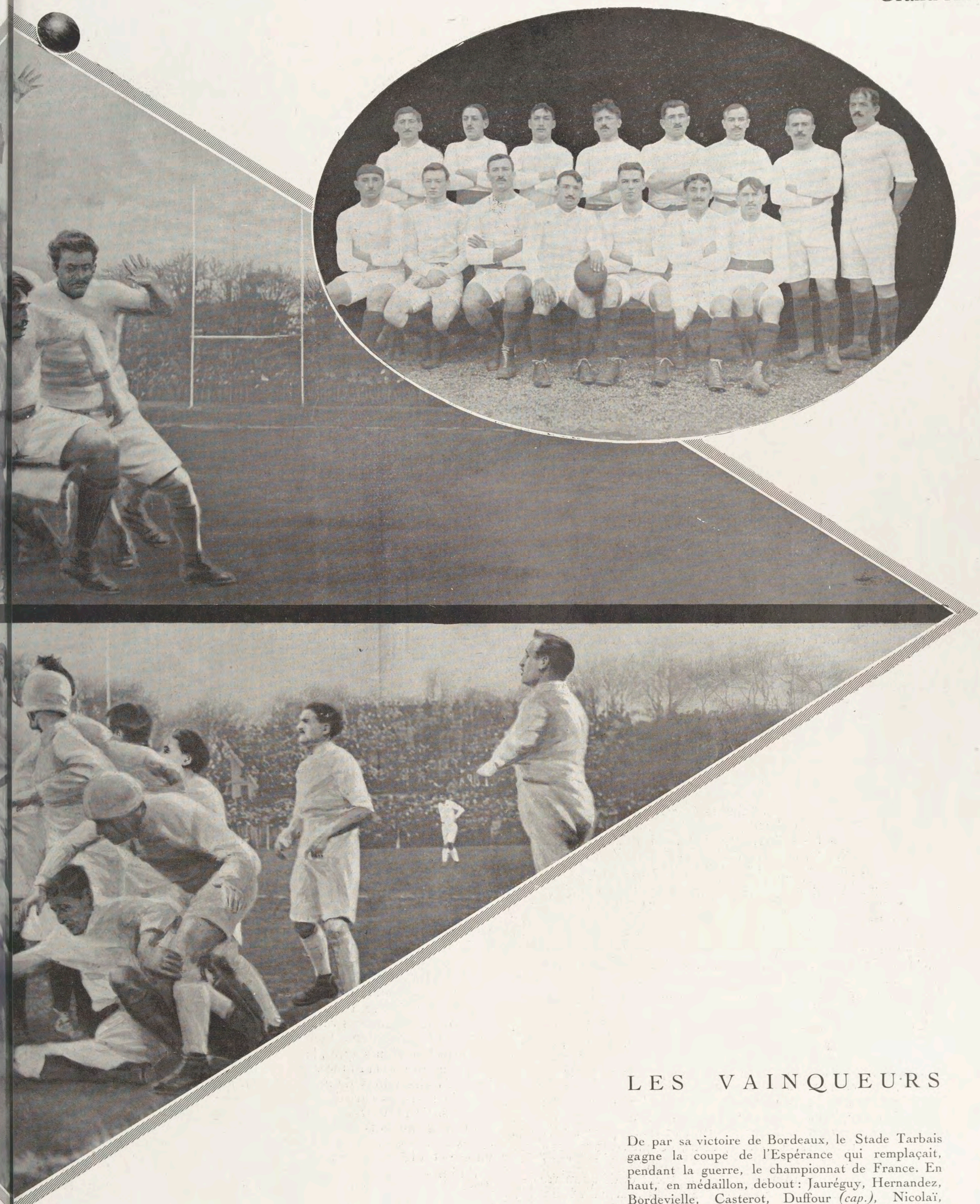
Sans exagérer les choses, je crois que nous serons tous obligés de nous orienter, dans ce sens, si nous voulons obtenir de bons résultats suivis, dans les prochaines grandes épreuves internationales. En somme, le tennis est un jeu excessivement dur, pour lequel, un joueur, même très doué, a besoin de grandes qualités physiques, car rien n'est plus décourageant que de voir la victoire vous échapper par la fatigue ou par le manque de souffle.

Je le répète, en travaillant et en ayant la volonté de gagner, nous pouvons, nous devons même éviter les défaites de cette catégorie-là.

W. LAURENTZ.

LA FINALE DE LA COUPE DE L'ESPÉRANCE

Le 13 avril, le Stade Tarbais a battu l'Aviron Bayonnais, par 4 points à 3. En médaillon, en bas, l'équipe de Bayonne ; debout, de gauche à droite : Laurent, Pardo, Etchegaray, Jim Claverès, Lozans, Accareguy, Compan, Lavrouy, Andrá, Navailles ; au 2e rang : Frankoll, Etchepare, Forgues Fernand, Guerracague, Vignau, Saubion, Artiguelongue, Luget Tanet ; assis : Erricarret, Roé, Landrieu.



LES VAINQUEURS

De par sa victoire de Bordeaux, le Stade Tarbais gagne la coupe de l'Espérance qui remplaçait, pendant la guerre, le championnat de France. En haut, en médaillon, debout : Jauréguy, Hernandez, Bordevielle, Casterot, Duffour *(cap.)*, Nicolaï, Galiay, Vogt, Cassayet ; assis : Bordes, Maudret, Balansa, Ricarte, Hauret, Cayrefourcq frères.

La victoire des TARBAIS

LES TARBAIS BATTENT LES BAYONNAIS

Le 13 avril, la Coupe de l'Espérance, qui remplace le Championnat de France de rugby, mit aux prises à Bordeaux pour la finale le Stadoceste Tarbais et l'Aviron Bayonnais. Tarbes, qui était favori, après avoir manqué de belles occasions de marques, s'assura la victoire par 4 points, un drop goal à 3, un but sur coup franc.

Les Hautes-Pyrénées ont dominé, le 13 Avril, les Basses, en rugby. Cette concession du sport à la logique ne fut pas la seule, du reste. La victoire revint aux meilleurs. Et on peut se réjouir de cet événement, qui est, en réalité, moins normal qu'il n'apparaît. Il ne fit de doute pour personne, pas même pour le spectateur le moins averti des choses du rugby que la victoire sourit aux vrais champions de France, et le succès des Tarbais fut salué par les acclamations d'une foule énorme et vibrante : une vraie foule de chez nous !

Ce bon public ne s'y était pas trompé. Il était venu pour applaudir les meilleurs. Je ne parle pas des supporters enragés, il en eut l'occasion. Il avait payé — très cher, de par la volonté de MM. les revendeurs, — pour venir assister à une belle partie, ardemment disputée : ceux qui avaient pris la précaution de camper aux environs du terrain du Bouscat en goûtèrent tous les détails. Les autres, les plus nombreux, parbleu, se contentèrent d'admirer les murs humains devant quoi se passaient de fort jolies choses.

Mais on y voyait avec les yeux de la foi : on vibrait...de confiance.

Il en est, qui, trop tard arrivés pour s'installer confortablement — si j'ose dire — dans les tribunes ou sur les chaises de touche. — béni soit le ciel qui n'arrosa pas les locations infortunées (?) de ces sièges de luxe ! — il en est, dis-je, qui prirent d'assaut des toits des vestiaires, au grand dam des fragiles tuiles rouges, d'autres qui garnirent pittoresquement les panneaux de publicité d'une réclame vivante. Le talus du chemin de fer de ceinture servit d'observatoire à un fort contingent de fervents du système D...

Il est même un officier supérieur qui fit à la presse sportive l'honneur — un peu encombrant, tout de même — de s'installer à sa tribune. Les stylos en pleuraient de joie !

On était pressé, serré, tassé, empilé.. Brennus-Imperator rayonnait et les huées des « mal-placés » montaient vers lui comme un pur encens de gloire. Il passait...

Et la recette atteignit près de 22.000 francs.

L'enthousiasme atteignit, lui, des proportions aussi gigantesques.

Chacun sentait que c'était bien le dernier choc, le grand, le vrai. Et nul ne songeait à s'étonner de ne pas voir les essais succéder aux essais, confectionnés par ces spécialistes de la passe rapide, précise, de la charge puissante et souple à la fois.

Et personne ne parut stupéfait de ce résultat paradoxal : une finale de championnat réunissant les deux teams les plus aptes à réaliser des scores barillants, les mieux doués pour ciseler des points, pour marquer des essais, enfin, et qui se joue sur deux coups de pieds.

Le drop-goal de Balansa — botté du gauche et de 40 mètres — donna la victoire à son équipe. Ce coup de pied fut... la main du destin !

Le but sur coup franc de Roë ne put balancer le drop de Balansa. Et pour un point... Bayonne perdit la finale.

Les Basques doivent s'estimer heureux de s'en tirer à si bon compte.

Ils dominèrent, comme on le prévoyait, aux mêlées, aux touches longues et dans l'ensemble du jeu ouvert.

Mais, comme les initiés l'escomptaient, jamais les lignes arrières ne purent, ne surent profiter de l'avantage de leurs forwards.

Ceux-ci, qui eurent à fournir un effort terrible, durant les quarante premières minutes, ayant à lutter contre le vent et la déclivité du terrain, ne purent tenir avec la même vaillance jusqu'au bout.

Les avants tarbais, qui remontaient irrésistiblement, firent mieux alors qu'égaliser. Ils donnèrent à leurs divisions d'attaque, de beaucoup plus soudées, plus rapides, plus perçantes, que celles d'en face, de nombreuses occasions de se déclancher. Et c'est miracle que les pur-sang tarbais n'aient pas franchi l'obstacle au moins une fois !

Ce n'est donc que par un minuscule point que les Tarbais ont enlevé le trophée.

Cet unique point représente pourtant une incontestable supériorité. L'équipe qui a joué le meilleur rugby a triomphé.

La méthode bayonnaise est faite d'adresse, de grâce, de brio ; à l'image de la race basque, forte et souple à la fois. Le spectacle est brillant, éblouissant, même, parfois. Mais il n'est pas toujours efficace. N'a-t-on pas vu de nombreux départs se résoudre par une perte de terrain ?

La méthode tarbaise est moins compliquée. C'est le pur et classique rugby anglais adapté au tempérament de ces Pyrénéens, nerveux, musclés, bondissants comme les isards de leurs sommets aux capuchons de neige.

Les Bigourdans ont prouvé — après tant d'essais toujours restés infructueux — qu'ils sont bien les meilleurs.

Leur victoire sera accueillie sympathiquement, car elle est la récompense d'efforts vaillants jamais lassés. Les dieux du rugby ont été justes !

Et quelques jours après, le 27 avril, Tarbes rencontrait à Strasbourg le reste de la France. Evidemment, on aurait pu espérer que les vrais champions de France s'assureraient la victoire mais, ne l'oublions pas, les Tarbais étaient opposés aux 15 meilleurs joueurs français. Ce résultat est remarquable, car si l'équipe sélectionnée était meilleure dans son ensemble, elle ne fit pas assez donner ses lignes arrières, ce dont les Bigourdans profitèrent, grâce à leur vitesse et à leur courage.

Enfin, ceci prouve qu'il n'y a plus une seule région qui se signale en rugby, mais que toute la France se met de la partie, si j'ose m'exprimer ainsi.

RENÉ HERBERT.

L'AUTOMOBILISME DE DEMAIN (1)

par BAUDRY DE SAUNIER

LE DÉMARREUR La plus modeste des voitures américaines est aujourd'hui pourvue d'un démarreur, c'est-à-dire d'un petit moteur électrique, aussi simple, donc aussi robuste que possible, qui de lui-même se lie au moteur à explosions lorsque ce dernier est inerte et que le circuit électrique est fermé par le conducteur, et qui, de lui-même également, se délie de son grand camarade dès que lancé, et redevient inerte à son tour lorsque le circuit est réouvert.

Quelques explications sont ici nécessaires. Ne rappelons pour mémoire la longue série des démarreurs mécaniques, à ressorts ou à pétards même, des démarreurs à air comprimé, qui depuis quinze ans ont été essayés et ont échoué. Bornons-nous au démarreur électrique, auquel, dès l'origine, il n'a manqué pour réussir qu'une batterie d'accumulateurs de réelle qualité.

C'est qu'en effet un tel démarreur ne peut exister que si une batterie tient en réserve l'énergie qu'il consomme à chaque mise en route. Ce qui implique : soit une énorme batterie qu'on recharge à domicile fréquemment, dont on traîne inutilement le poids sur tous les kilomètres parcourus ; soit, seule solution admissible, une petite batterie légère qu'on maintient constamment en charge au moyen d'une dynamo actionnée par le moteur de la voiture et tournant, liée à lui, sans répit. Dispositif qui implique lui-même, branchés sur la canalisation, un *voltmètre*, indicateur utile de la tension de la batterie et de sa santé, et un *conjoncteur-disjoncteur*, appareil soustrait aux investigations du conducteur, qui joue dans le silence et l'ombre (voir page 48) le rôle suivant :

La dynamo et la batterie peuvent, dans leurs effets, être comparées à deux ressorts en opposition, car en somme, si la dynamo impose son courant aux accumulateurs, c'est quand il a une tension un peu plus grande que la leur. Or, à l'arrêt du moteur, le courant de la dynamo, de toute obligation, est le plus faible... puisqu'il n'existe plus ! Alors la batterie se déchargerait tout bonnement dans la dynamo, brûlant même au besoin l'induit, si un petit appareil ne venait immédiatement couper toute relation entre les deux lutteurs.

Le conjoncteur-disjoncteur a donc pour effet, d'une part d'empêcher la batterie de se jeter sur la dynamo à l'arrêt, (c'est alors la batterie seule qui fournit du courant au démarreur, voire aux lanternes et phares), et d'autre part de rétablir la communication avec la dynamo dès que le moteur à explosions tourne assez vite pour que le courant produit ait un voltage supérieur à celui des accumulateurs. Si l'on ferme alors le commutateur des lanternes et phares, la dynamo et la batterie leur fournissent ensemble, en parallèle, du courant. On s'aperçoit d'ailleurs de cette coopération à l'intensité plus grande de l'éclairage.

On comprend donc qu'il ne peut y avoir démarreur sans batterie, ni batterie sans dynamo. Démarreur et dynamo, électriquement si près l'un de l'autre, ne pourraient-ils être réunis en un seul et même appareil ? L'essai en a été tenté, mais des raisons de technique électrique, sur lesquelles je ne peux donner ici d'explications, s'opposent à une réalisation heureuse de ce programme.

Mécaniquement les deux appareils présentent ici cette différence que l'un, la dynamo, tourne constamment avec le moteur, et que l'autre ne tourne avec lui que peu de secondes chaque fois, au moment où il provoque les premières explosions de la mise en route. Il est intéressant — parce qu'on le rencontre sur presque toutes les automobiles modernes — d'examiner le mécanisme dit « Bendix » qui détermine cet embrayage et ce débrayage automatiques *(fig. 3)*.

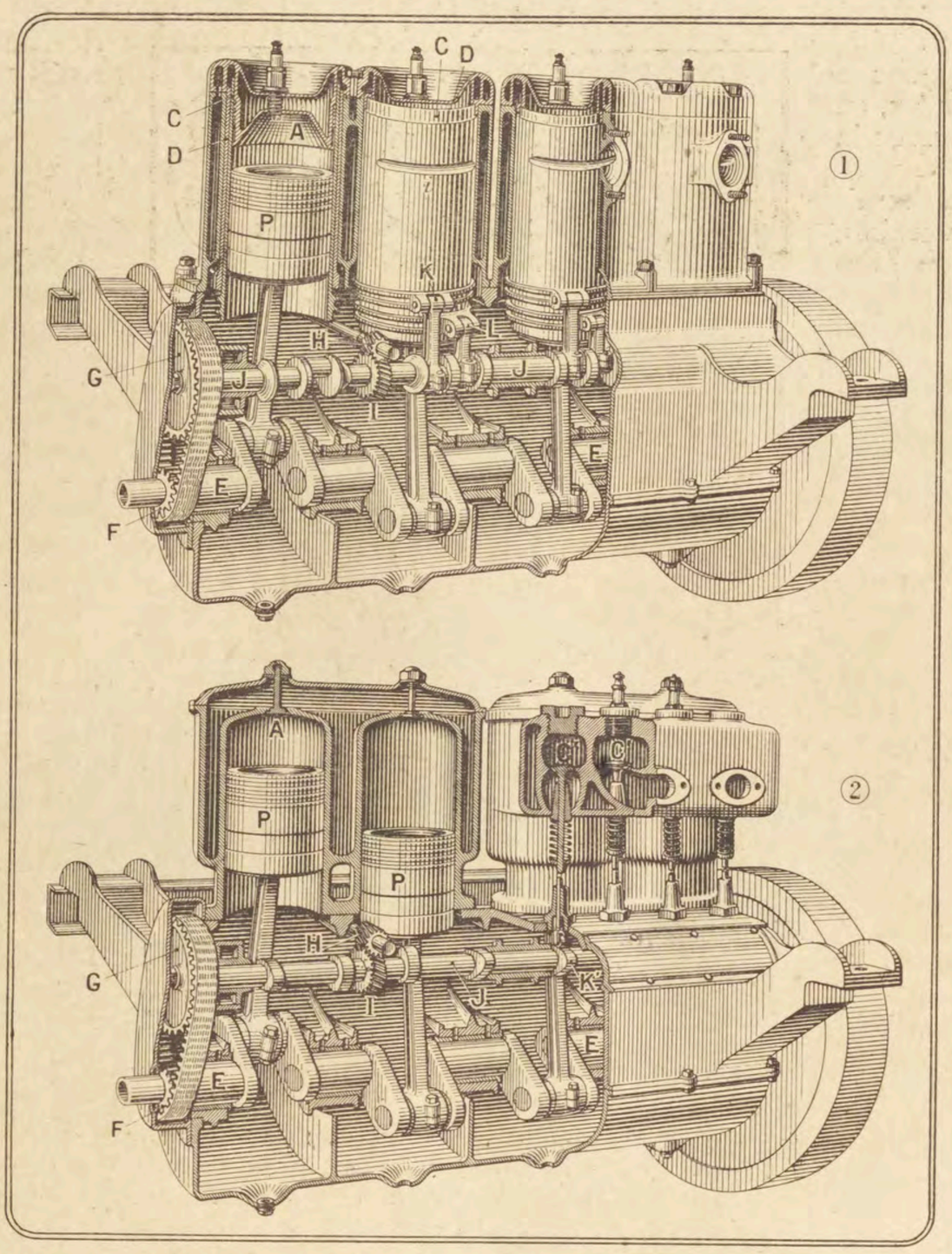


FIG. 1. — MOTEUR SANS SOUPAPES ET MOTEUR AVEC SOUPAPES (deux modèles analogues de Panhard.) — A, fond de cylindre. — C D, fourreaux distributeurs. — E, Vilebrequin. — F G, pignons de distribution. — H I, engrenage hélicoïdal commandant la magnéto. — J, arbre de distribution. — K L, bielles commandant les fourreaux distributeurs. — P, piston. — *i*, lumière. — C' C', soupapes, — K', came.

Le plus fréquemment, le bendix est attaché aux flancs du carter de l'embrayage, parce qu'il attaque une grande couronne solidaire de la partie de l'embrayage qui est elle-même fixée au vilebrequin. L'arbre de ce démarreur est coiffé d'un arbre creux qu'il entraîne au moyen d'un ressort amortisseur ; sur cet arbre creux peut se déplacer, le long d'un filetage, un pignon qui présente la particularité de porter sur un côté une masse qui en déplace hors de la ligne des arbres le centre de gravité.

Il en résulte que, lorsque l'arbre du démarreur se met à tourner, en entraînant l'arbre creux, le pignon ne tourne pas, mais simplement s'avance sur le pas de vis, comme le fait sur une tige filetée tournant sur elle-même un écrou qu'on empêche de prendre un mouvement de rotation en lui donnant de l'excentrage ou en lui appliquant un ressort.

Le pignon vient ainsi engrener avec la couronne. En ce point, comme il est arrivé à bout de course et ne peut plus se déplacer du côté du démarreur, il se comporte comme s'il était claveté sur l'arbre, et il entraîne la couronne. Alors le moteur part — si la carburation et l'allumage sont au point, bien entendu !

Le moteur parti, le conducteur coupant le courant, le phénomène inverse se produit : le pignon recule sur le filetage et regagne sa place primitive sur le démarreur bientôt immobile. Ces organes forment un ensemble fort simple et fort robuste, qui ne nécessite presque aucun entretien.

LA DIRECTION A GAUCHE. L'automobilisme de demain comporte, il faut le constater, la direction à gauche. Est-ce l'apparition en France des milliers d'automobiles américaines de guerre, presque toutes gauchères, qui a provoqué cette petite révolution ? Elle n'a pu que l'accélérer et la rendre impérieuse... Quelques mots à ce sujet sont encore nécessaires.

Il s'agit là d'un important problème de circulation. Le bon sens indique, et l'expérience a de tout temps confirmé, que le conducteur d'un véhicule se trouve dans la meilleure position possible pour voir sa route, pour rouler vite, lorsqu'il est assis du côté opposé à la *main ;* autrement dit, lorsqu'il est assis du côté du *dépassement* (1).

1) VOIR LES ARTICLES PRÉCÉDENTS OU « L'AUTOMOBILISME DE DEMAIN » DANS LES Nos 840 ET 841.

1. — On appelle main en langage de circulation le côté sur lequel doit se ranger un véhicule lorsqu'il en croise un autre. Par exemple la main en Angleterre est à gauche, alors qu'elle est à droite chez nous. Un véhicule qui veut en dépasser un autre le fait toujours du côté opposé à la main. Le dépassement se fait donc à droite en Angleterre et à gauche chez nous. Nous remarquerons que, chez nous, les chemins de fer ont la main à gauche, tandis que les tramway le métro, etc.. l'ont à droite.

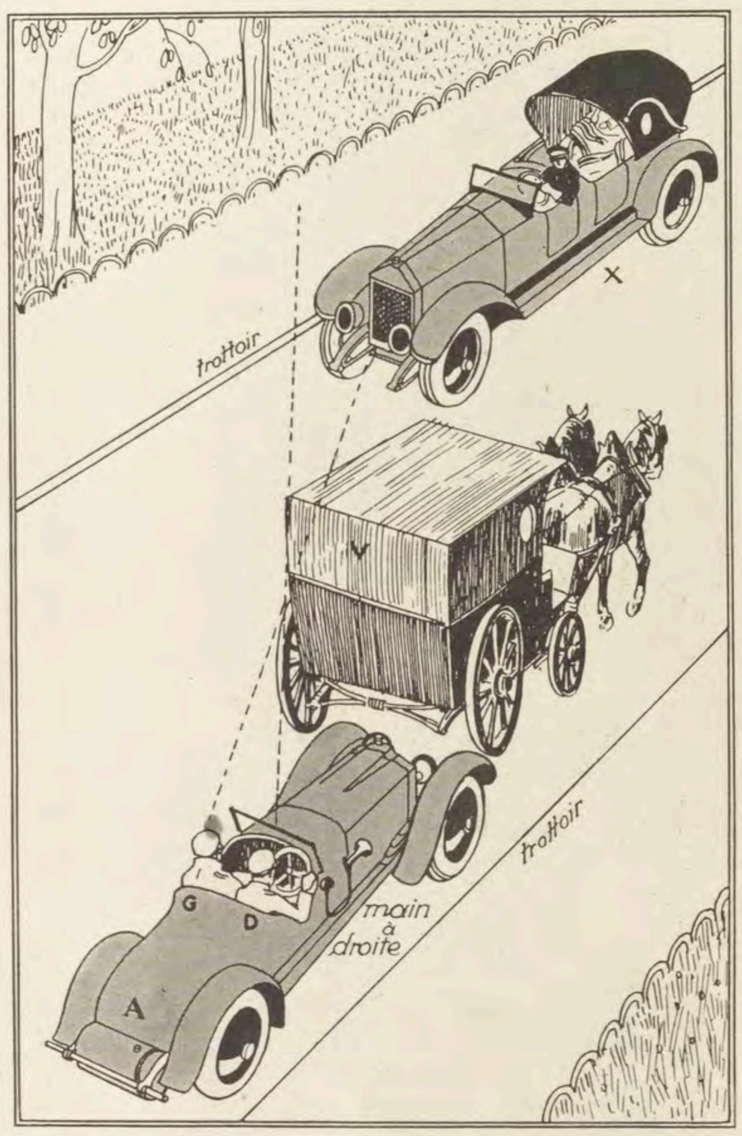
En France, comme aux Etats-Unis, les voitures se croisent à droite : la main est à droite. En vertu de ce principe la direction d'une automobile doit en France, comme aux Etats-Unis, se trouver installée sur la gauche du châssis. Ou bien, si l'on veut conserver la direction sur la droite du châssis, il faut que les pouvoirs publics décident que, dorénavant, la main sera à gauche sur nos routes et par conséquent que le dépassement se fera à droite, comme en Angleterre.

Les années d'avant-guerre ont vu dans la presse et dans les commissions de circulation de beaux combats sur la question ! Les partisans de la main à gauche avaient obtenu l'avantage ; mais, comme décider et exécuter sont deux, les choses en étaient restées là. Quelques constructeurs, Fernand Charron par exemple ; quelques entreprises de transport, telles que la Compagnie générale des Omnibus, la Compagnie générale des Petites Voitures, etc., avaient trouvé plus expéditif de ne pas attendre la résolution ministérielle en faveur de la main à gauche et s'étaient accommodés de la main à droite, qu'une longue habitude du public a rendue presque imbattable désormais, en plantant délibérément la direction sur la gauche de leurs véhicules.

La direction à gauche (qui serait illogique en Angleterre pour la raison que j'ai dite) est une innovation française, on le voit. Les Américains l'ont adoptée, généralisée ; leur exemple vient à son tour de nous l'imposer. On ne sent pas bien quel principe nous ferait désormais l'abandonner.

Un avantage de la direction à gauche est la jolie simplification de construction qu'elle permet : les leviers de vitesses et de frein, que seule la main droite manœuvre aisément, sont désormais installés sur le dos même de la boîte de vitesses ; ils ne sont plus en porte-à-faux sur la droite du châssis, accompagnés de tringles, de chapes et de graisseurs compliqués, lourds, fragiles et bruyants.

L'entrée aux places du siège est facilitée par ce déplacement des leviers au centre de la voiture. Par contre le voyageur qui accompagne le conducteur risque évidemment quelque froissement pour ses vêtements, voire même quelques taches. Il n'est rien de parfait en ce monde ! La solution qui consistait à décider par un décret le changement de main, à faire que dorénavant les voitures en France se croiseraient à gauche, aurait-elle prospéré sans causer d'accidents graves ? « Que de collisions elle nous ménagerait ! » disaient ses adversaires. L'usage nous impose désormais la direction à gauche : acceptons-la volontiers. Mieux vaut quelques robes chiffonnées que des têtes écrasées.



Fig, 2. — Pourquoi, lorsque le croisement se fait a droite, le conducteur doit être assis a gauche. — On voit que, si la voiture A a devant elle un obstacle V qui lui cache la route, son conducteur en D ne peut apercevoir, venant en sens contraire, une autre voiture X. Au contraire, si le conducteur est en G, il a pleine vision de l'adversaire.

La carrosserie. Il est bien évident que dans l'automobilisme de demain les carrossiers de luxe, ceux qui donnent la mode et sont une des gloires de notre industrie, feront d'aussi brillantes affaires qu'autrefois.

Mais l'importance exceptionnelle des séries de voitures bon marché, qui seront de plus en plus entreprises, amène les constructeurs-carrossiers à envisager des procédés de fabrication très rapides et très peu coûteux. La caisse entièrement métallique, emboutie, puis plongée dans de l'émail et séchée au four — comme un simple cadre de bicyclette — commence à s'affirmer. Solution pratique pour le constructeur, plus pratique encore pour le client qui voit par elle diminuer le temps et les dépenses consacrés à l'entretien de sa machine.

La motocyclette. La motocyclette fourmille en Angleterre et aux Etats-Unis. Chez nous elle n'a pu encore prendre la place qu'elle mérite. Pourquoi ? Il ne semble pas que nos constructeurs aient jamais donné à cette petite automobile la foi qu'il convient pour la bien approprier aux besoins de la clientèle. N'insistons pas. Je sais d'ailleurs que les exemples de la guerre ont ouvert, en cette matière comme en toute autre, bien des yeux, et que notre industrie nationale va produire des types entièrement nouveaux. Nous aurons bientôt à disséquer ici la motocyclette d'après-guerre, si bel instrument de vie au grand air pour des milliers de jeunes touristes !

La remorque. La remorque Quelle importance! ne prendra-t-elle pas dans l'automobilisme de demain ! Le voyageur l'aura derrière sa voiture pour emporter son outillage, ses rechanges, ses bagages en poids presque illimité. Le grand touriste en fera sa roulotte ! Le médecin, contraint de courir les routes, sera suivi de sa remorque bien aménagée pour son art difficile, avec ses appareils et ses instruments. Nous verrons la remorque de radiographie, la petite auto-chir, la chambre aseptique pour les opérations urgentes au fond des campagnes ! Le petit industriel, le commerçant le commis-voyageur moderne auront leur remorque, spécialisée à leur métier !

Vers 1906, j'avais indiqué les services considérables qu'un tel véhicule pourrait rendre à tous les propriétaires d'une voiture. On m'objectait le décret de 1889, qui d'ailleurs ne s'opposait à la libre circulation que des trains routiers à vapeur, et certains constructeurs me traitaient assez gentiment d'« assassin des moteurs et des embrayages ». La carrosserie Rothschild me construisit alors sur deux roues un fort solide petite remorque, et nous laissâmes dire. La guerre a surabondamment confirmé la valeur de la remorque.

L'expérience m'a enseigné qu'une remorque de voyage, qui pèse environ 250 kilogrammes et en transporte facilement autant, soit au total 500 kilogrammes, ne ralentit pas du tout, en terrain plat, une voiture de puissance moyenne (12 à 15 chevaux), et qu'elle n'oblige en côte le conducteur à descendre d'une vitesse que si la rampe excède 8 %. Le freinage sur la remorque est tout fait inutile lorsqu'elle n'atteint pas un poids supérieur à 700 kilogrammes.

Quant à la consommation supplémentaire que nécessite une remorque de 500 kilogrammes, elle ne dépasse pas le 15 % lorsque le tracteur est de puissance moyenne. Une voiture dont le moteur donne une cinquantaine de chevaux peut fort bien entraîner à 80 kilomètres à l'heure une remorque de ce poids avec un supplément de consommation de 10 % à peine.

Ces chiffres sont donnés à titre indicatif des résultats surprenants que fournit la remorque. Nous aurons, ici encore, à nous étendre sur cette question neuve et féconde. La remorque est d'ailleurs un véhicule dont l'établissement, fort délicat, ne saurait être confié à une maison inexpérimentée.

L'automobile industrielle.

Nous ne tracerions pas une esquisse complète de l'automobilisme de demain si nous ne citions, tout au moins, l'armée énorme de camions, de tracteurs et de voitures de livraison qui va entrer en ligne d'ici peu. La disparition de millions de chevaux, les besoins de vitesse de plus en plus impérieux qu'éprouvent l'industrie et le commerce, seront cause d'une révolution complète dans le transport des denrées ; cent mille conducteurs qu'a formés la guerre sont prêts à prendre le volant de tous ces véhicules militaires. N'insistons pas sur cette question considérable qui nous entraînerait hors de notre cadre.

L'industrie française. Avec une joie enthousiaste constatons que nulle industrie au monde, même l'industrie américaine, n'est mieux que la nôtre désormais à hauteur d'un programme de production aussi vaste. La France va devenir un des premiers pays de métallurgie ; son outillage mécanique, décuplé par les exigences de la guerre et l'application des méthodes ultra-modernes du travail, sa main-d'œuvre qu'aucune n'égale en adresse, en goût et en rapidité, vont faire d'elle une rivale redoutable dans les combats pacifiques. Donnons-lui le répit de quelques mois encore qu'elle réclame pour renaître plus puissante que jamais, et vaincre une fois de plus.

Conclusion pratique : réservons toutes nos commandes à notre pays, — même dans l'intérêt de notre porte-monnaie !

Baudry de Saunier.

LE HOCKEY REPRENDRA-T-IL ?

Le 13 avril, à Colombes, en Hockey, Enghien Hockey Club, champion de France, a battu, très facilement, l'Association sportive de la Seine par 11 buts à rien.

Une équipe féminine, rencontrait le même jour l'équipe seconde d'Enghien qui lui rendait 4 buts. Malgré cet avantage, les Académiciennes furent battues par 7 buts à 4.

COMMENT ON TIENT LE JAVELOT

Cette photographie représente le champion du javelot, Häckner, recordman du monde par un jet de 114 m. 28, le 2 mars 1918.

LE LANCEMENT

Par T. GULLSTRAND,

Le lancement du javelot est l'un des sports les plus populaires de Suède. Quand le premier championnat fut disputé, il y a 25 ans, le résultat ne fut que de 62 mètres (deux mains), en 1918, il passait à 114 m. 28, ce qui constitue le record du monde.

Comme le lancement du javelot se pratique très peu en France, ce qui est à regretter, cet article intéressera peut-être les sportsmen en les initiant à ce sport. Je leur donnerai tous les renseignements sur l'entraînement et la technique des champions suédois et finnois.

LANCEMENT A LA MAIN DROITE

On saisit le javelot avec le pouce et l'index par les deux côtés de l'extrémité de l'endroit cordé. Les autres doigts doivent tenir celui-là entièrement et bien solidement.

Le javelot repose sur la paume de la main et sur le poignet. La pointe du javelot 5 à 10 centimètres plus bas que la partie arrière. La main est portée près de la joue et au moins à hauteur de l'œil. L'élan ne doit pas être trop grand. Il faut qu'on puisse complètement profiter au lancement de la force du bras et du corps, et le contrôle absolu du corps doit être maintenu ; 15 à 20 mètres suffisent. Il faut tâcher de rendre l'élan aussi régulier que possible : le commencer doucement, puis augmenter peu à peu, pour que la vitesse soit au maximum, lorsque le bras commence à exécuter le jet.

A cinq pas de la limite de l'élan, la main porte le javelot *lentement, tout droit,* par-dessus l'épaule, le bras s'étend verticalement en même temps que le dos s'incline et le corps se penche en arrière. Ce mouvement doit être fait régulièrement et avec souplesse, mais sans effort de manière qu'il n'ait aucune influence sur la vitesse de l'élan. On a une certaine tendance à ralentir au moment où le bras s'élève, aussi faut-il corriger ce ralentissement par un entraînement persévérant, pour que la vitesse puisse augmenter jusqu'à la limite de l'élan. Le mouvement d'allongement du bras est exécuté pendant que l'on fait trois pas. Le bras est entièrement étendu au quatrième pas ou au moment de le commencer. A cet instant la position de départ du jet est atteinte.

Le pied le plus avancé (gauche) est maintenant à environ un mètre et demi et un peu à gauche avant la limite de l'élan. Il doit en être ainsi, d'abord pour qu'on n'ait pas à craindre de la franchir, en reprenant l'équilibre après le lancement, ensuite afin que le corps puisse donner plus de force au jet. La jambe s'avance facilement et si loin que le corps ne peut se redresser avec force et rapidité. Mais l'intervalle entre les pieds ne doit pas être trop grand, la position du corps devant rester aisée et souple. La jambe gauche sera raide, celle de droite un peu pliée au jarret.

Le lancement se fait ainsi : le bras s'élève juste au-dessus de l'épaule, puis s'étend, en même temps que le pied gauche s'appuie pour la position de départ du jet. Les jambes et le dos s'étirent vigoureusement et avec la rapidité la plus grande possible, de sorte que tout le poids du corps soit concentré dans le bras et la main, qui exécutent et dirigent le lancement en haut et en angle droit.

L'épaule droite doit aider le bras pour augmenter sa force en poussant en avant et en haut.

On laisse partir le javelot en ouvrant la main et en tournant la paume droit en avant, dans le sens du jet, juste au moment où l'épaule est arrivée au plus haut point de son mouvement en avant et en haut. A ce moment le corps doit se tenir droit avec une petite inclinaison en avant, mais sans fléchissement. Lorsqu'on retire les bras pour prendre son élan, on est enclin à se tourner un peu à gauche. Il est nécessaire de surveiller ce détail, à l'entraînement comme aux concours, car il est très important que l'élan et le lancement

LA POSITION DU PIED GAUCHE

Avant le lancement, le bras s'élève et s'étend tandis que le pied gauche qui se porte en avant à environ 1 mètre et demi, s'appuie pour donner de la force au jet du javelot.

UN TRIO DE CHAMPIONS

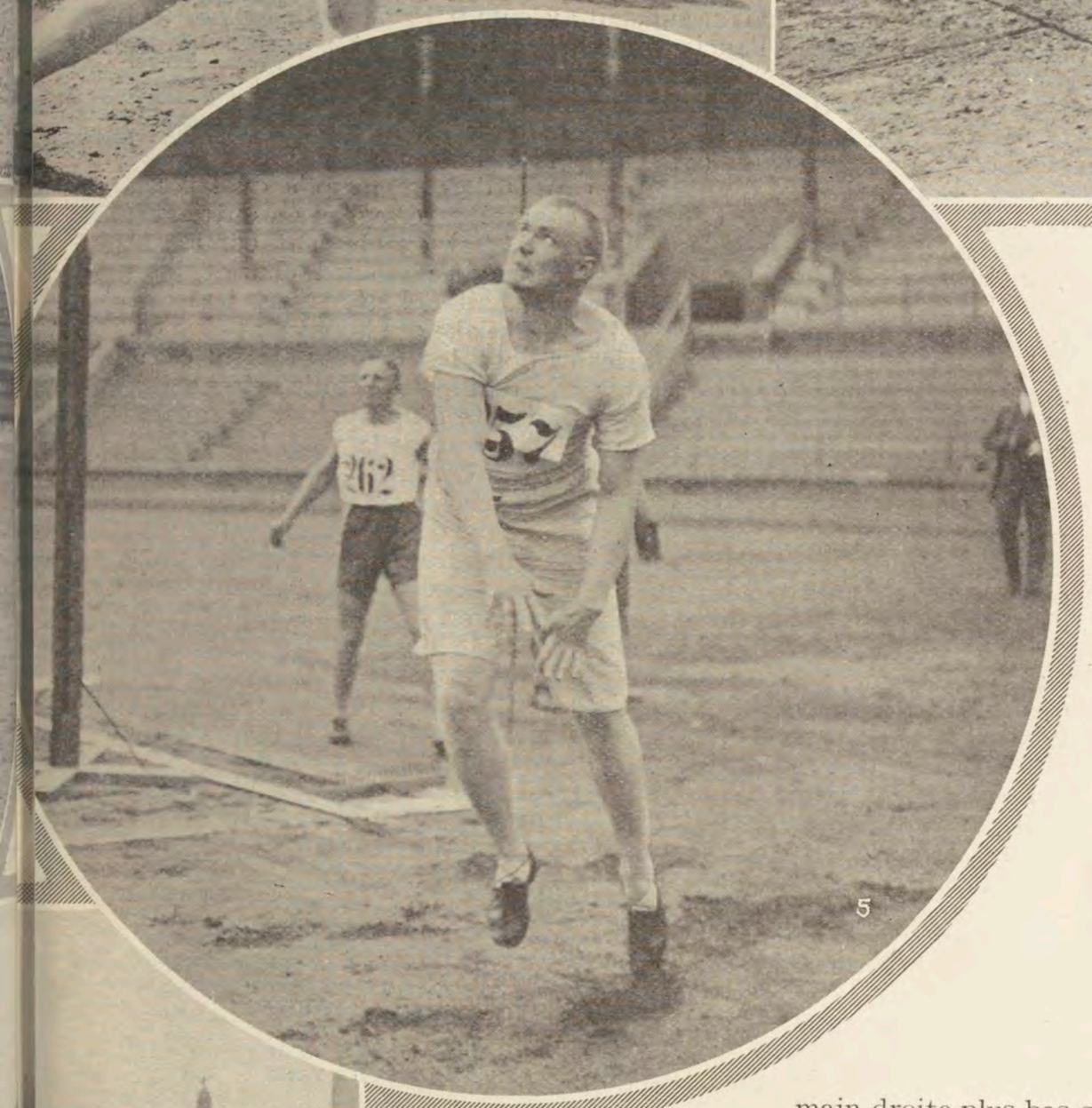
De gauche à droite : Y. Häckner, champion du monde (114 m. 28 des deux mains), U. Peltonen (64 m. 35 d'une main). E. Lemming, vainqueur à l'Olympiade de 1912.

AVANT LE LANCEMENT

Hackner se prépare à jeter son javelot. Grâce à la bonne position du corps, l'engin va partir avec un angle d'au moins 45 degrés.

DU JAVELOT

champion suédois.



POSITION
DE DEPART

Le lanceur de javelot prend un élan de 15 à 20 mètres et s'arrête à 1 m. 50 environ de la ligne limite et commence à porter lentement le javelot par-dessus l'épaule.

APRÈS LE
LANCEMENT

On voit d'après la contraction des muscles du champion Häckner, qui est un remarquable produit de la culture physique, quel effort exige le lancement du javelot.

se fassent le plus possible *en ligne droite*.

Il est aussi de la plus haute importance que le javelot ait la bonne position pendant tout son parcours dans l'air. Il doit atteindre le sommet de son trajet après le premier tiers et c'est alors que la position devient verticale. On le force à voler ainsi, en menant le corps, en avant et en haut, ne tenant jamais la main droite plus bas que le niveau de l'épaule, quand on retire celle-ci. Le lancement doit être effectué, la pointe tournée vers le ciel à un angle de 30 degrés. Si le corps est bien placé, il se produira, au moment où l'épaule avance, un petit mouvement vers le haut, qui donnera au javelot un angle d'au moins 45 degrés, quand il quittera la main.

La faute la plus grande et en même temps la plus fréquente consiste à baisser le côté gauche à la projection. On l'évite très facilement en pensant à se redresser sur le pied droit, lorsque le javelot part.

Il faut que le corps entier s'efforce *d'avancer en haut et à droite*.

CONSEILS D'ENTRAINEMENT

Il vaut mieux que le débutant apprenne soigneusement les différentes parties du lancement avant de commencer le véritable entraînement. On doit s'exercer assidûment en concentrant l'attention sur les coudes dont les muscles sont très sensibles.

On ne doit jamais s'entraîner exagérément avec le lourd javelot dont on se sert aux concours, car un javelot lourd fatigue le bras et les articulations.

Rappelez-vous que la projection commence quand le pied gauche s'appuie au sol pour la position de départ. Il est essentiel de profiter de la force que donne l'élan, et il faut qu'aucun arrêt ni hésitation n'existent entre l'élan et le lancement. Auparavant, pensez toujours à étendre le bras *tout droit* en arrière. Etudiez soigneusement le travail des jambes pendant le jet, et veillez à ce que la jambe antérieure soit étendue et qu'elle aide le corps à se redresser.

Le corps doit être développé, au moyen de la gymnastique. *La force du lancement vient des jambes*. C'est pourquoi on doit les exercer particulièrement à chaque jour d'entraînement. La force et l'élasticité peuvent être développées par des sauts sur chaque jambe. Des exercices de départ pour de courtes distances augmentent la rapidité. L'entraînement doit toujours varier afin que toutes les parties du corps, nécessaires au lancement du javelot, aient leur exercice particulier.

Afin que les jambes puissent transmettre leur force il est nécessaire que le poids du corps y soit concentré. De même il ne faut jamais avancer le tronc plus loin que les membres. La force doit toujours venir des extrémités inférieures et continuer en haut. Le changement de pieds se fait en même temps que le bras exécute le lancement.

L'influence du bras sur le javelot cesse justement au moment où les pieds changent de place. Ce changement, qui ne doit pas se faire avant que le javelot quitte la main, n'est qu'une suite directe de la pression en avant et en haut du corps.

Lorsque l'engin est lâché, le corps perd son appui, un changement de pied est obligatoire.

Le débutant doit toujours apprendre complètement le lancement sans changement de pied, puisque c'est le seul moyen pour forcer les jambes à travailler comme il faut. On porte le poids du corps peu à peu en avant, et le rapide changement de pied viendra tout seul, insensiblement, aussitôt que la technique et la vitesse auront été exercées.

Au lancement du javelot, un jet parfaitement exécuté doit toujours provoquer un prompt changement de pied. La partie essentielle du corps doit être concentrée sur la jambe du côté où le bras exécute le lancement.

T. GULLSTRAND.
Athlète complet, Malmoé 1911.

La traversée de Paris à l'AVIRON

Par E. TOULOT

Les acclamations par lesquelles des milliers et des milliers de spectateurs pressés le long de quais et sur les ponts de la Seine saluèrent, au passage, les concurrents de la Traversée de Paris à l'Aviron ont dû ranimer et faire tressaillir d'aise les mânes de deux ancêtres placés, en leur temps, aux extrémités de l'échelle sociale et qui, il y a 83 ans, presqu'un siècle, firent de ce même bassin d'Orsay d'où s'élancèrent les équipes rivales, le berceau des Régates internationales de Paris.

L'un de ces protecteurs de l'Aviron à Paris n'était autre que le puissant ministre de Louis-Philippe, qui devait par la suite devenir le premier des présidents de notre troisième République, Adolphe Thiers ; l'autre, un simple inspecteur de la Navigation — pas même l'inspecteur général — Hippolyte Duchesne, qui allait poser et sceller les assises du Rowing parisien en organisant les premières Régates à Paris, en faisant réformer des règlements surannés et prohibitifs, et, finalement, en fondant, en l'année 1853, la Société des Régates parisiennes d'où est issu le club doyen, le Rowing Club de Paris.

L'incident, historique, vaut d'être conté, en manière de préambule, d'autant mieux qu'il est à peu près inconnu et, en tout cas, n'est rapporté dans aucun des ouvrages publiés sur l'Aviron.

Jusqu'en 1836, les fêtes nautiques à Paris se résumaient en des joutes à la lance que les anciens se rappellent avoir vu très suivies, dans leur jeunesse, à Bercy, au Bas-Meudon, à Sèvres, et que l'on retrouve parfois encore à quelques fêtes de banlieue.

La première Régate à l'Aviron, dans la capitale, avait été organisée par Hippolyte Duchesne, deux ans auparavant, sur le bassin de la Villette. C'était un essai, une tentative initiale. En 1835, le même réussissait à provoquer quelques rencontres sportives à Bercy, à la gare d'Ivry, sans toutefois obtenir rien de très marquant.

Aux fêtes de Juillet 1836, le gouvernement connaissant le penchant des Parisiens vers les choses maritimes, imagina de leur donner le spectacle d'un simulacre de combat naval en plein Paris. A cet effet, on construisit, sur pilotis, dans le bassin d'Orsay, une imitation de navire de guerre et l'on appela, de Cherbourg, un équipage de marins de la flotte pour monter et servir ce vaisseau de parade.

Comme toujours, dans des circonstances semblables, le règlement de police interdisait au public en bateau de pénétrer dans l'enceinte où il allait se passer quelque chose. Seul y circulait, dans son canot, d'ailleurs extra-réglementaire, *La Flèche*, l'inspecteur Duchesne chargé de la surveillance et de l'application de l'arrêté préfectoral.

La fête allait commencer, lorsque l'inspecteur aperçut, venant de l'aval et s'engageant dans la zone interdite, une baleinière de l'Etat, barrée par un officier de la Marine royale, dans laquelle se voyaient plusieurs civils. Duchesne se précipita au devant de ces contrevenants qu'il se préparait déjà à expulser, lorsqu'il reconnut, parmi les passagers de la baleinière, le ministre de l'Intérieur en personne, M. Thiers, qui dès qu'il connut les mesures prises pour éloigner les canotiers parisiens, ordonna que toutes les interdictions fussent annulées.

— Il faut, dit-il, que vous ayez l'obligeance de dire à M. l'Inspecteur général, que le ministre de l'Intérieur entend que cette consigne soit immédiatement levée ; toutes les embarcations doivent entrer dans le bassin de la fête, afin de lui donner de l'animation, autrement, ce serait d'une tristesse sans égale.

Et tout se passa sans la plus petite anicroche ; on n'eut à déplorer ni le moindre incident, ni le plus léger accident. Le destin et les puissances officielles souriaient au sport de l'aviron à ses premiers débuts.

Duchesne, ce fervent protagoniste des sports nautiques, ne pouvait laisser échapper une pareille occasion que lui fournissait un heureux hasard, ni manquer de profiter de ces bonnes dispositions du ministre de l'Intérieur, pour les mettre au service de ses projets. Il manœuvra si adroitement, qu'en 1837, il obtenait des crédits assez importants pour organiser, aux fêtes de Juillet, des régates dans le bassin d'Orsay : les Régates de Paris était fondées. Et après 83 années écoulées, l'œuvre de Duchesne subsiste toujours.

En plaçant le départ des concurrents dans ce même bassin d'Orsay, qui vit naître les Régates parisiennes, on aurait pu penser, si le récit n'était inédit, que les organisateurs de la Traversée de Paris avaient voulu symboliser en un pieux souvenir, la reconnaissance des rowingmen parisiens à l'endroit du ministre Thiers et de l'inspecteur Duchesne qui, à sa naissance, se firent les parrains de l'aviron. Personne, sans doute, n'y a songé.

La manifestation nautique à laquelle on a donné le titre de « Traversée de Paris à l'aviron » fut, en réalité, un match entre équipes militaires des nations alliées, dont les auteurs puisèrent l'idée, paraît-il, dans les dossiers de l'Union des Sociétés d'aviron de la région parisienne où un projet de match interallié pour l'après-guerre, dû à l'initiative de M. Louis Doyen et au signataire de ces lignes, est à l'étude, sur la demande de la Fédération française, depuis le commencement de l'année 1917. Mais entre les deux matches, il y a d'abord cette différence que celui qui doit être disputé à Paris ou aux environs, en 1920 le sera non en yole, mais en outrigger, sur un autre parcours, bien entendu, que celui auquel Paris vient d'assister.

Les organisateurs de l'épreuve dite de la Traversée de Paris s'étaient donné pour programme de mettre sur pied une manifestation qui frappât le grand public, lui montrât ce qu'est le beau sport de l'aviron, si mal connu ; ils visaient une démonstration et un effet de propagande, ce à quoi, d'ailleurs, ils ont pleinement réussi. Pour ce faire, une course au milieu de Paris était toute indiquée. Un match, c'est-à-dire une épreuve de vitesse, ne permettait pas la Traversée toute entière, avec ses 10 km. 500, mais se suffisait avec un parcours de 2.500 mètres, la même distance que l'ancien match Paris-Francfort, soit 500 mètres de plus qu'un parcours de championnat. Le choix de la yole, qui n'est pas une embarcation de course comme l'outrigger, mais un bateau d'étude pour les débutants ou encore pour les longues randonnées, s'imposait dans les eaux agitées de la Seine en plein Paris.

Ces réserves faites, il doit être permis de dire jusqu'à quel point il est irrationnel de faire courir des champions d'aviron en outrigger, dans une embarcation comme la yole. C'est exactement comme si l'on s'avisait de vouloir atteler des pur sang à un lourd chariot, bien que l'ancêtre arabe, Godolphin Arabian, ait été découvert traînant un tonneau de porteur d'eau, par l'anglais Coke qui le paya 75 francs.

Les Néo-Zélandais et les Américains dont les équipes étaient composées de rameurs de classe, comme d'ailleurs l'équipe française, ne reculèrent pas devant la tâche imposante d'une préparation dans une embarcation spéciale et peu pratiquée comme la yole. Les Zélandais, pendant deux mois, s'entraînèrent à Londres avec une science achevée. Les Américains, eux, s'entraînèrent à Paris et ne négligèrent, pas plus que les Zélandais, le côté scientifique des moyens à employer. C'est ainsi qu'ils contrôlaient les sorties d'entraînement par des vues cinématographiques qui leur permettaient de constater les fautes et défauts des équipiers et de pouvoir les corriger.

L'emploi de la photographie au contrôle de l'entraînement des équipes d'aviron, surtout des équipes à huit rameurs, voilà des années que nous ne cessons de le préconiser. C'est le seul procédé qui donne la possibilité de juger de l'ensemble d'une équipe, et c'est pour en négliger l'usage qu'on n'obtient pas de meilleurs résultats.

L'équipe française, composée de rameurs champions, dont quatre champions d'Europe (Barrelet et Monniot en 1909 et 1913 ; Poix et Monney-Bouton en 1913), par suite du retard apporté par les bureaux militaires à accorder les permissions nécessaires, ne put se mettre en bateau que le 6 avril, alors que les autres concurrents étaient à l'entraînement depuis déjà un mois et demi. Le temps qui restait pour préparer des rameurs d'origines diverses, n'ayant jamais monté ensemble dans le même bateau, habitués à l'outrigger et obligés de se plier aux exigences du travail en yole, était notoirement insuffisant.

Le nombre des concurrents rendait indispensables des manches éliminatoires, les deux premiers de chaque manche devant être qualifiés pour la finale.

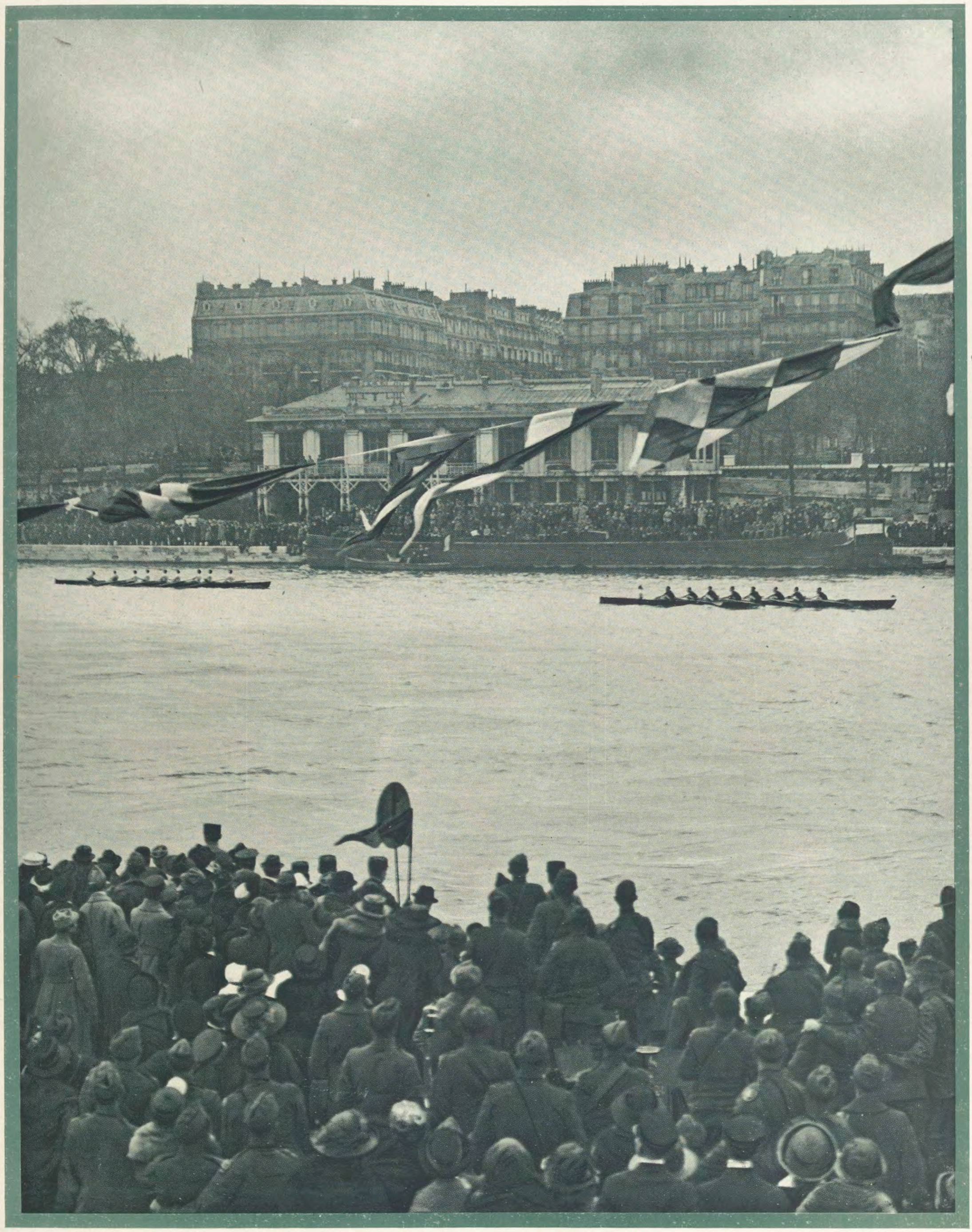
Dans ces éliminatoires, il semble bien que les chefs de nage manquèrent de tactique.

La France et Terre-Neuve n'avaient nul besoin de se livrer à un match sévère qui risquait de les fatiguer pour la finale ; il leur suffisait de se débarrasser des Portugais, ce qui se produisit d'ailleurs dès le début de la manche. Lutter ensuite pour la première place était une faute d'amour-propre. Les Américains et les Néo-Zélandais tombèrent dans la même erreur en se disputant la tête de bout en bout, alors que les Alsaciens-Lorrains ne pouvaient plus les inquiéter.

Les Américains commirent encore une autre erreur qui pourrait bien avoir été pour quelque chose dans leur échec. Croyant sans doute que le fleuve à Paris n'aurait pas plus d'agitation que la Marne à Joinville ou que la Seine à Courbevoie, ils avaient, paraît-il, surélevé les coulisses de leur embarcation et, par suite, abaissé leur nage, ce qui les gênait un peu au dégagé. Or, lorsqu'il s'agit d'une victoire qui ne s'acquiert que par quelques mètres, il faut se garder de la moindre faute. Dans cette remarque, on ne saurait chercher la plus légère pensée de discuter la victoire des Néo-Zélandais. Ces derniers furent considérés comme les meilleurs et rien n'est venu qui puisse diminuer cette opinion.

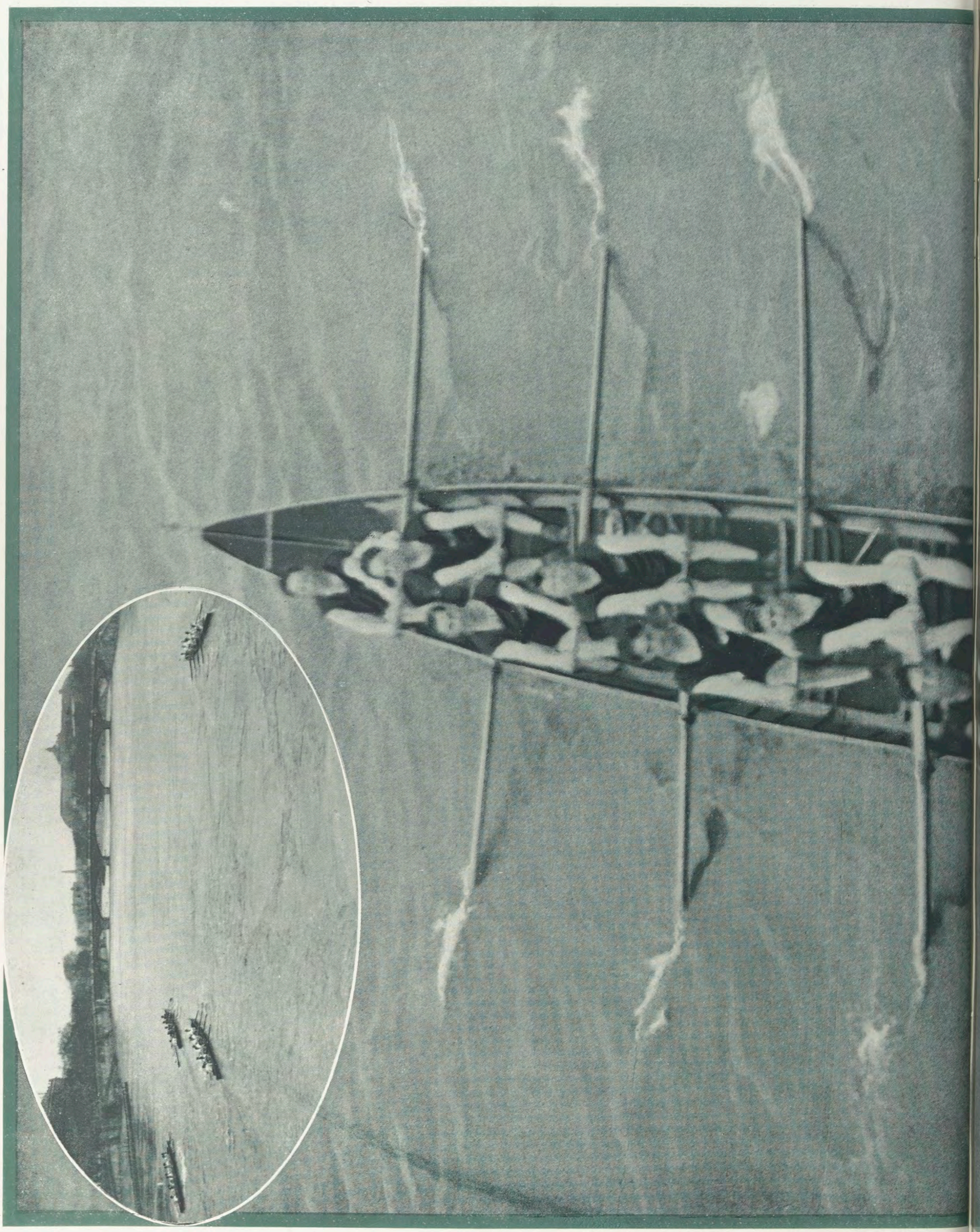
Les épreuves éliminatoires avaient suffi pour laisser prévoir ce que serait la finale. En tête, un match bord à bord entre les Néo-Zélandais et les Américains ; 50 mètres plus en arrière, un autre match entre les Français et les Terre-Neuviens. Les Néo-Zélandais eurent raison des Américains par un quart de bateau ; les Français passèrent l'arrivée avec une longueur sur les rameurs de Terre-Neuve. Cette finale fit une très vive impression sur les spectateurs. Il est seulement regrettable que le départ en ait été donné avec près d'une heure de retard, au moment où la bourrasque redoublait de violence et mettait les assistants à une rude épreuve d'endurance.

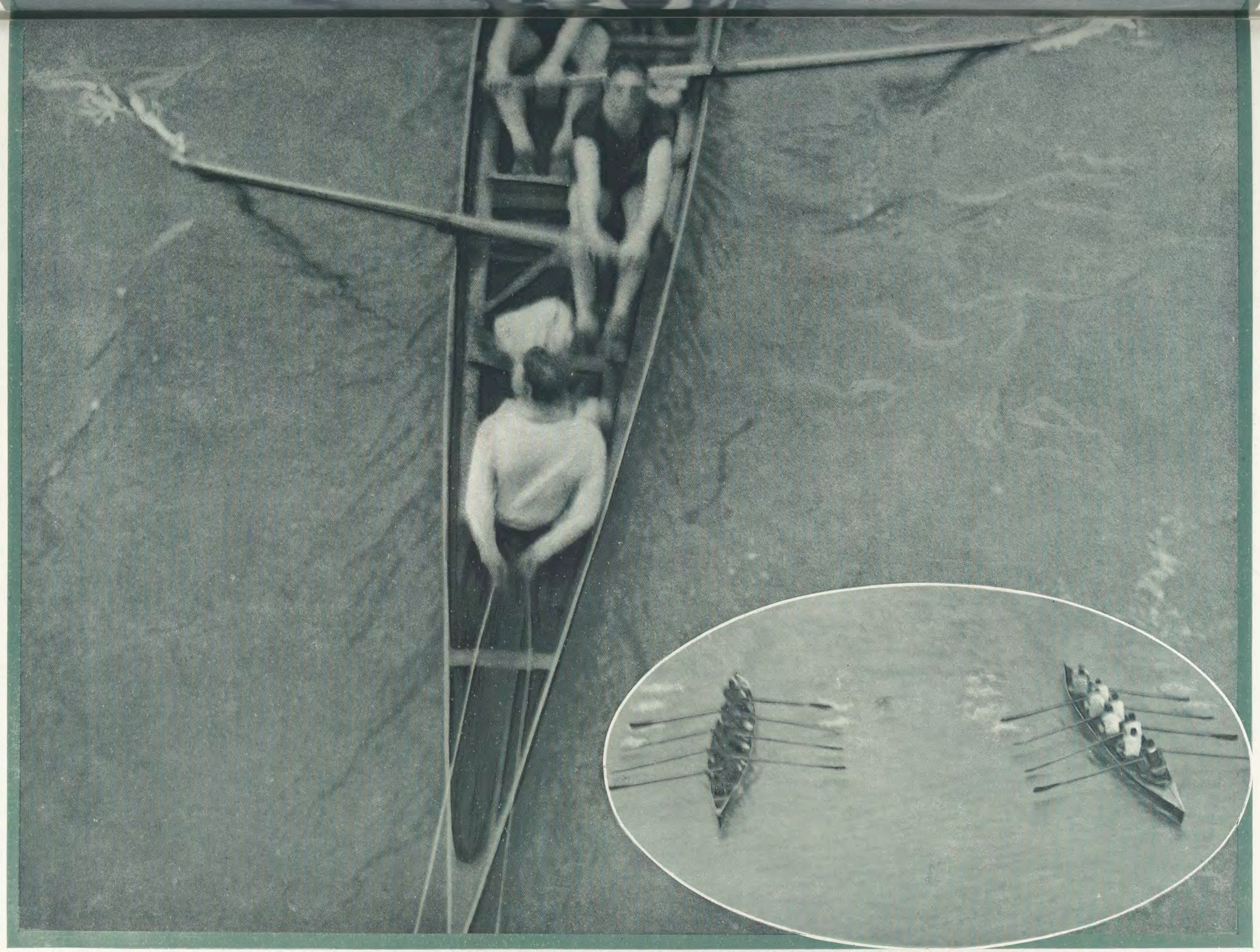
E. Toulot.



L'ARRIVÉE DE LA TRAVERSÉE DE PARIS A L'AVIRON

L'équipe de la Nouvelle-Zélande, le 27 avril, gagnait de 4 mètres devant les équipes d'Amérique, de France, à 3 longueurs, de Terre-Neuve à 1 longueur (temps : 9 minutes 28 s.)





L'ARRIVÉE DES NÉO-ZÉLANDAIS DANS LA TRAVERSÉE DE PARIS A L'AVIRON.

La finale de la Traversée de Paris à l'aviron (27 avril), fut gagnée par l'équipe de Nouvelle-Zélande, laissant l'équipe Amérique à 4 m. ; la France à 3 longueurs, précédait Terre-Neuve à une demie longueur (temps : 9 m. 28 s.). En médaillon, les quatre finalistes à mi-course.

LE PLONGEON FÉMININ

La natation est le sport féminin par excellence. La plongeuse dont nous donnons la photographie, s'élance d'une hauteur de 18 mètres, mais son record est de 35 m. (record masculin : 45 m.).

Les Plus Grandes émotions sportives et militaires

Directeur du Collège de Normandie, mais, surtout pour nous, grand apôtre du sport, célèbre pratiquant des premières heures, technicien avisé, compétence indiscutable, Louis Dedet s'engagea dès le début de la guerre et gagna tous ses grades au front, à un âge où l'on préfère discuter la tactique de Foch derrière un bock avec des allumettes : (1)

La guerre du fantassin ne se compare guère à un sport : elle est faite de souffrance beaucoup plus que d'action.

Du « Chemin des Dames » cependant me reste un souvenir tout personnel, dont le caractère émotif peut se rapprocher, en les effaçant, des bonnes émotions du vieux foot-baller classe 1895 !

Depuis six longs jours et six interminables nuits, nous tenions le Plateau de Californie. Luttes et bombardements incessants. Le boche s'accrochait obstinément à la lèvre nord du terrible plateau. Et nous, nous voulions l'envoyer dans l'Ailette.

J'étais adjoint au chef de bataillon, dont le poste de commandement était solidement installé dans le fameux tunnel de Craonne, sous le plateau même où nos hommes luttaient et mouraient.

Par une splendide aube de mai, aucune nouvelle de la Xe Compagnie qui s'était trouvée engagée toute la nuit. Rien de son chef. La nervosité du commandant augmentait avec la lueur du jour. Car, on ne bougeait guère sur le plateau, sauf de nuit.

« Un *coureur*, et j'y vais voir ! » dis-je au commandant.

Le plateau de Californie est un losange irrégulier, de 600 mètres à peine de côté, que, la nuit, les fusées boches paraissaient entourer. On y grimpait de Craonne par une piste, courant dans les éboulis, avec le souci d'éviter le fond du ravin de Craonne, où s'écrasaient constamment les grosses marmites. Le plateau plonge non moins brusquement, au nord sur l'Ailette, à l'est sur un chemin creux.

C'est donc une sorte de « ring », très surélevé, très exposé, étroitement limité, et où la lutte était affreuse. Paysage lunaire que son étroite surface ! Les cratères, énormes, s'y touchaient. Sur la droite, vers l'Est, quelques troncs, reste d'un petit bois. C'est le seul repère de ce losange irrégulier, où lignes françaises et lignes boches voisinent à portée de grenades. Officiellement, il y a bien des boyaux ébauchés et même quelques éléments de tranchées ; mais, pratiquement, tout cela est quotidiennement bouleversé.

Heureusement, mon guide humain est admirable. Coureur de vingt ans, tué depuis, hélas ! il me mène d'un train de cross-country à travers tout le plateau, de trou d'obus en trou d'obus, sous le feu de la mousqueterie boche.

Ces cratères sont notre malheur et notre sauvegarde. Barques mourantes sur une mer figée en plein orage, nous y plongeons sans cesse pour réapparaître à l'autre bord.

Au fond du trou, morts et vivants. Les vivants exténués et ensevelis dans le sommeil, comme les morts. Il faut les secouer pour les réveiller et obtenir quelques vagues renseignements.

Au troisième ou quatrième plongeon, toute direction devient illusoire. Et on ne peut demeurer longtemps émergés, sur les crêtes, car, vraiment, les boches ne sont pas loin par ce clair soleil de mai. Mais notre course, de trou d'obus en trou d'obus, est si vive, si zigzaguante, qu'il y a de quoi dérouter les tireurs aussi bien que nous-mêmes. Cible illusoire dans sa mobilité, nous nous moquons des coups de feu.

Il y a trois quarts d'heure que notre cross-country dure. Nous avons vu à peu près tous les éléments de toutes les compagnies. Mais le commandant de compagnie que je cherche reste introuvable. Tout à coup, un élément de boyau demeuré à peu près intact avertit mon guide : « Mon lieutenant, nous allons chez les boches ! »

Il faut revenir. Nous sommes déjà à mi-côte, sur la pente du retour. Mais ma mission n'est pas entièrement remplie et un vieux sportif ne peut se déclarer battu. Une idée me vient. « Nous remontons ! » dis-je à mon guide. Et nous voilà repartis prenant une direction nouvelle.

Dans le bouleversement total, une ligne de fusils plantés en terre me mène vers un camarade mitrailleur, officier auprès duquel j'aurai du moins un renseignement précis.

Mon idée, tardive, était bonne : au fond de son trou d'obus, mon mitrailleur héberge celui que je cherchais !

J'ai le sourire, enfin ! Mais mon bon camarade, tireur réputé, repose nerveusement à terre un mousqueton, et me crie d'une voix qu'enfièvrent six jours de bataille :

« Ah ! c'est vous ! Vous avez une fière chance que je vous aie reconnu à temps ! J'allais vous tirer comme un lapin ! Qui diable aussi peut avoir idée de se promener en plein jour dans un endroit pareil ! »

Lieutenant Dedet.

Contrairement à tant d'autres, Louis Gaubert qui avait été l'un de nos plus grands champions de l'aviation du temps de paix, tint, quoique réformé, à s'engager dès la mobilisation. Le vainqueur du premier concours de l'Aéro-Cible tenait à montrer qu'il savait lancer aussi de vraies bombes. Il le fit avec le courage qu'on lui connaissait. Pégoud et lui partaient ensemble et faisaient, croyez-moi, de la belle besogne. Gaubert eut même une erreur profitable : visant un pont, il réussit à anéantir un parc de ravitaillement. Chasseur, il abattit le second avion descendu en combat aérien, en octobre 1914. Il réussit l'une des premières, sinon la première mission spéciale, de la guerre, allant déposer un espion en territoire ennemi.

De toutes mes émotions de sport et de guerre, celle qui a pu me faire oublier les autres ?

Je veux être absolument sincère. Eh bien ! ce n'est pas l'ovation du public après une victoire sportive, ni mon nom en manchette dans les journaux, non plus un combat aérien ; c'est beaucoup plus simple.

Je suis parti dès le début du grand meeting macabre, dégagé de toutes obligations militaires, et sans aucun engagement : j'étais volontaire, j'aurais pu rester.

Je laissai ma femme sur le point d'être mère et mis mes modestes capacités au service de nos chefs. Pourtant je partais sans espoir de retour connaissant l'organisation de l'aviation allemande.

Après sept mois où j'avais donné le meilleur de moi-même pour être utile, je revins à Saint-Cyr rapporter mon pauvre 80 HP. Farman qui n'en pouvait plus, il était fatigué d'écœurement, il avait trop vu les boches !

J'avais deux jours à passer dans ma petite maison de Ville-d'Avray. Le commandant Barrès m'avait demandé de repartir ayant une mission intéressante à me confier.

Eh bien ! mon cher vieux, toi qui connais le métier ! Mon émotion la plus forte a été mon deuxième départ : me séparer des miens ! Je venais de connaître ma petite poupée qui avait souri pour la première fois en me voyant.

(1). voir dans les précédents numéros 840, 841.

Il fallait que je quitte mon petit nid ; je suis parti quand même, et c'est le cœur gros et des larmes plein les yeux que j'ai sauté dans un camion militaire qui passait ; il a bien voulu me prendre, j'étais simple soldat ; pour tout bagage une petite valise, mais j'avais quelques cheveux de mon enfant ! Cela m'a porté bonheur.

Si tu voulais des combats aériens effrayants en pleine nuit, tu es mal servi !

L'émotion pour un pilote n'existe plus lorsqu'il est en l'air ; on lutte, on fait du vrai sport et je suis certain que si nos pauvres amis : Pégoud, Garros, Marc Pourpe, Brindejonc, Gilbert, Védrines et d'autres revenaient donner leurs émotions, ils diraient qu'ils n'ont pas eu la moindre émotion, que, pour eux, l'idée Patrie et sport a toujours dominé leurs nerfs. LOUIS GAUBERT.

Athlète remarquable malgré son jeune âge, Haegelen partit à la guerre pour se consacrer à un nouveau sport où il se tailla une réputation mondiale : le communiqué, ce grand palmarès des vrais champions, le cita à plusieurs reprises. Au moment où l'armistice fut signé, le sous-lieutenant Haegelen comptait 22 victoires.

MA plus forte impression de guerre aérienne n'est pas une impression de danger, mais de virtuosité de combat. Car si je n'ai pas été indifférent en voyant des gerbes de balles cribler mes ailes, les émotions que j'ai éprouvées dans de belles rencontres où j'ai pu descendre un adversaire parmi des nuées d'autres ont été beaucoup plus fortes, beaucoup plus grandes.

Ainsi, quand j'ai triomphé de mon vingt-unième boche, l'avant-dernier : c'était le 8 octobre 1918, à Verdun, un après-midi. De grosses patrouilles de fokkers nous recommandaient la prudence. Je vis 6 à 7 fokkers rentrer chez eux. Bonne aubaine : j'attaque une première fois. Un spad s'engage trop à fond et est mal pris. Je le dégage au plus vite pendant que le fokker par de splendides manœuvres rompt le combat et, tenace, revient sur le spad. Je l'attaque à nouveau. Ce qui ne l'empêche pas de poursuivre à fond son combat. Au bout de 15 à 20 secondes de tir à bout portant, l'appareil ennemi se désentoile de l'aile gauche d'abord, puis tombe en vrille. J'étais assez content ! Mais à ce moment, un autre fokker venant d'une patrouille de 10 à 12, placée au-dessus de moi, m'attaque. Quelques acrobaties, puis ma pression tombe et je dois me livrer aux manœuvres les plus diverses dans une sarabande fantastique où je ne voyais que des fokkers.

Je croyais réellement ma dernière heure arrivée lorsque par une vrille inversée sous les plans de l'un d'eux, je parviens enfin à me dégager de 200 mètres.

J'étais sauvé une fois de plus. J'eus en même temps la joie de voir mon premier adversaire mordre la poussière, plutôt brutalement, entre Immicourt et Landreville.

Ma plus forte impression sportive ? Je pourrais dire ma plus grande joie : ce fut le jour où, à Colombes, aux championnats de France juniors des petites A, je gagnais quatre championnats de France : le 400 mètres en 56" ; le 1.000 mètres en 2'58" ; le saut en hauteur avec 1 m. 45 et le saut en longueur avec un bond de 5 m. 37. Le Cercle Sportif Dijonnais, qui m'avait engagé, illumina. Et cette journée-là est pour moi impérissable. Je compte d'ailleurs, maintenant que la guerre est terminée, m'entraîner sérieusement et courir avec le maillot du Racing-Club, la grande famille de nos amis Boyau, Fellonneau, Strohl et Peltier d'Oisy.

Sous-Lieutenant HAEGELEN.

Engagé volontaire dans les chasseurs d'Afrique, Sardier passa ensuite dans l'aviation. Il a remporté 14 victoires et était le compagnon de gloire de Boyau dans les attaques d'avions et de drachens et dans les bombardements au ras du sol. Il est le plus jeune chef d'escadrille de France, ayant obtenu le commandement d'une unité avant d'avoir atteint l'âge de la majorité.

JE ne m'étais jamais posé ces questions. Mais à vrai dire je crois que ce sont les impressions de victoire qui sont les plus fortes et les plus durables : c'est assez naturel.

Tout jeune, j'étais déjà un fanatique des sports, boxe, vélo, cross-country, et je montais à 16 ans sur un ring pour la première fois, sous un pseudonyme bien entendu pour éviter la malédiction paternelle. J'eus un beau succès et, après un combat dur, réussis à vaincre par knock-out au troisième round. Sam Langford n'était pas mon cousin ! Je me crus invincible jusqu'au samedi suivant où je pris une belle tape ! Le souvenir d'aviation que je me rappelle le plus facilement et avec le plus de plaisir est mon triplé du 15 mai 1918. Depuis trois mois, je m'acharnais en vain à chercher mon cinquième officiel et ne réussissais qu'à me faire « sonner » copieusement. Nous étions à Montdidier et il y avait du changement avec le secteur de Lorraine où la 77, était, sans trop de peine, la terreur de quelques « cafouilleux ».

Donc, ce 15 mai, partis en patrouille avec Decoin en tête, nous arrivons en ligne juste pour voir nous croiser quatre beaux albatros à la queue leu-leu. Mon camarade Gehin, malheureusement disparu depuis, alors qu'il donnait les plus belles espérances, se rabat avec moi derrière les derniers et, après un combat, extrêmement rapide, nous envoyons au sol trois de ces messieurs, deux en flammes, un dans nos lignes, l'autre sur nos premières lignes. La quatrième n'a jamais dû piquer aussi fort que ce jour-là ! Lieut. SARDIER.

As aux 13 victoires, le sous-lieutenant Noguès détient un record remarquable : celui de la vitesse de l'évasion. Entre le jour où il fut capturé et celui où il remit le pied en territoire libre, un peu plus d'un mois seulement s'était écoulé. En tant que sportif il était un sauteur de grande classe et réussit à être champion de Paris en faisant dead-heat avec Geo André, c'est tout dire.

LE 13 avril 1917, alors que j'étais pilote à l'escadrille N. 12, je m'étais fait descendre par deux as boches dans les lignes allemandes. Dès lors je n'eus plus qu'une idée, m'évader. Après vingt-sept jours de cellule au fort d'Hirson, je fus envoyé au camp de Westphalie. Comment arrivai-je à m'y procurer une carte, une boussole et quelques renseignements sur la route à suivre, c'est une autre histoire. Mais les fils barbelés, l'éclairage électrique, les sentinelles tous les quinze mètres, me gênaient terriblement pour m'enfuir. Heureusement, au bout de huit jours d'attente, le 19 mai 1917, les boches, toujours prévenants, me fournirent l'occasion que j'escomptais. Ce jour-là, à six heures du matin, je partis, suivi pas dans pas par un caporal allemand, qui tenait négligemment dans la poche droite de sa veste un superbe revolver bien chargé. Nous allions tous deux prendre le train à huit kilomètres du camp, car on m'expédiait en Bavière.

Mon cœur battait très fort pendant que nous cheminions vers la gare : j'avais la volonté de me sauver et les difficultés s'élevaient devant moi comme une barrière infranchissable. En effet la route était pleine de cyclistes qui allaient travailler à une usine de dynamite, une division allemande manœuvrait dans la région, l'homme qui me suivait paraissait décidé et son revolver terriblement dangereux. Je savais aussi que si je réussissais à m'enfuir, des patrouilles avec des chiens policiers battraient la campagne à ma recherche jusqu'au coucher du soleil. Si j'étais repris, je pouvais compter sur une bonne volée de coups de crosse dans la figure et quarante jours de cellule avec, pour nourriture, un litre d'eau et deux cents grammes de pain par jour.

Cependant quatre kilomètres ont été parcourus. A trois cents mètres vers ma droite un immense bois s'étend vers la Hollande et la liberté. A ce moment une émotion intense s'empare de moi. Vais-je remettre à plus tard ma tentative ? Non, je concentre toute mon énergie, d'un bond je franchis le fossé et à toute vitesse je m'élance dans les terres labourées. Jamais, certes, alors que d'un pied agile je foulais la piste de la Croix-Catalan, je ne mis tant de cœur à remporter le prix d'une course. Cette fois-ci la piste est affreusement lourde, mes muscles sont affaiblis par un jeûne presque total d'un mois. Insensible aux coups de revolver de l'Allemand, qui, dix mètres derrière moi, court à perdre haleine, aux cris des cyclistes qui lâchent leur machine pour me poursuivre, je gagne peu à peu du terrain. La tête me tourne, je vais tomber mais encore un effort et les arbustes protecteurs me dissimulent aux regards des poursuivants.

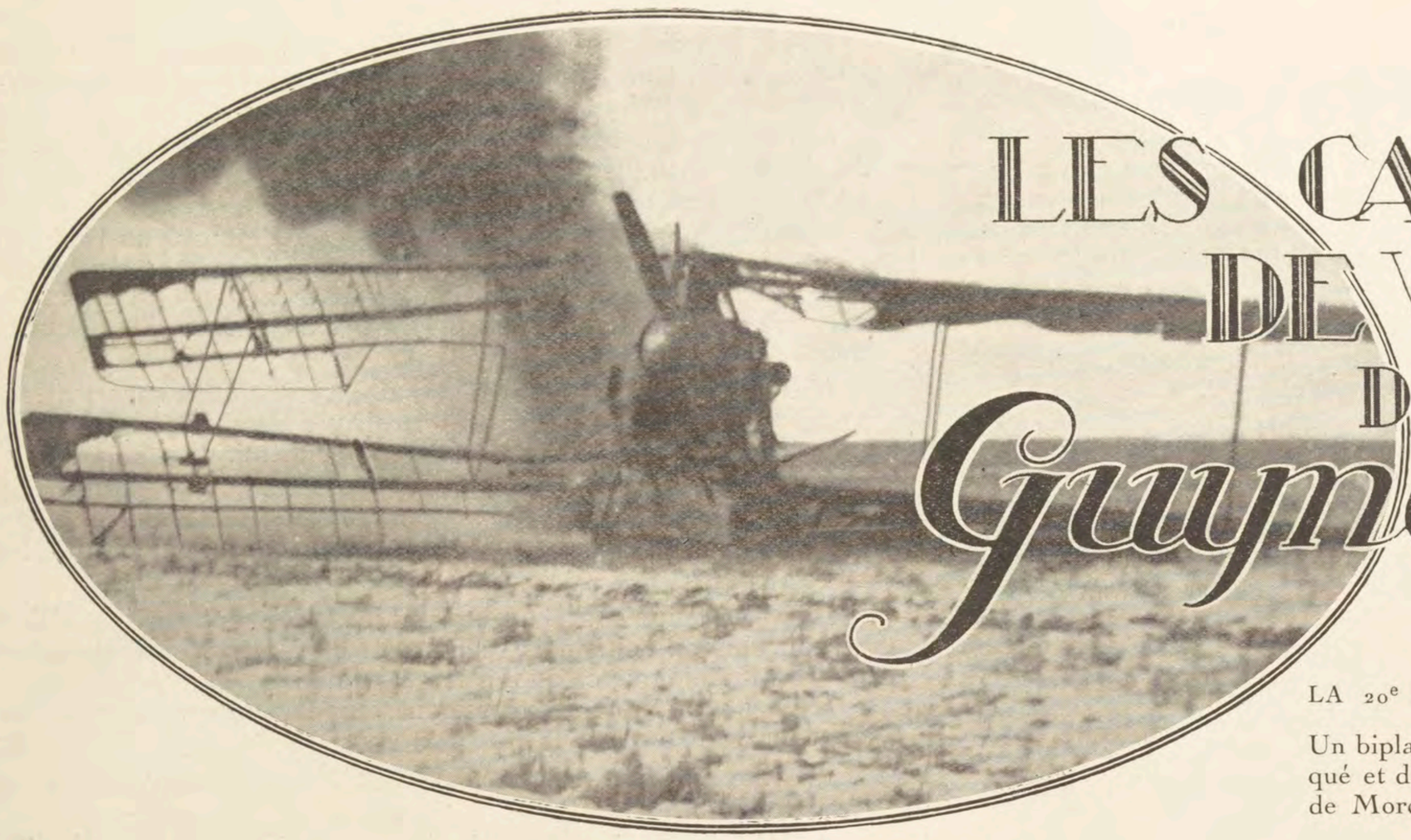
C'est ainsi que débuta une évasion qui devait s'achever heureusement quatre jours après dans les marais hollandais.

Sous-lieut. MARCEL NOGUÈS.

N. D. L. R. — A notre grand regret nous nous voyons obligés; par suite des nombreux événements sportifs qui vont se dérouler, de terminer aujourd'hui notre enquête.

Nous nous excusons donc auprès de M. Lesieur de n'avoir pas publié le dramatique récit de son évasion, auprès de MM. Cornet et Dupont et auprès de tous ceux de nos lecteurs qui avaient répondu à notre appel et que, faute de place, nous ne pouvons citer ici.

LES CARNETS DE VOLS DE *Guynemer* (1)



LA 20e VICTOIRE DE GUYNEMER

Un biplan Albotros 220 HP, était attaqué et descendu aussitôt dans le ravin de Morcourt, le 10 novembre 1916.

LISEZ le compte rendu de cette journée et jugez la dose d'énergie et de sang-froid exigée pendant 4 heures 05 de vol. Lorsqu'on se souvient que Guynemer était grand, maigre, chétif (on l'appelait « fil de fer » quand il était élève-mécanicien à Pau), que sa corpulence l'avait fait exclure à cinq reprises différentes des conseils de revision où il venait s'engager, on est forcé de convenir soit que l'absorption de l'air aux hautes altitudes est un remède stupéfiant, soit — et je crois que cette opinion est plus juste — que l'as des as était vraiment un phénomène de volonté héroïque :

« 15 Septembre 1916. — *Chasse. J'attaque un Boche à* 1.800 *mètres sur Barleux. Enrayage au deuxième coup à bout portant. Attaque deux autres à* 5.200, *un autre un Rumpler, à* 5.200 *sur Saint-Ouen. Les* ailes cassent *au bout de* 1.000 *mètres de chute, s'écrase vers Saint-Christ.* 1 *heure* 45, 5.200 *mètres.*

Chasse. Attaque un Aviatik de chasse, tire de face 20 *coups. Attaque trois Boches, tire l'un d'eux de très près. Il riposte (une balle dans l'aile gauche). Attaque un Albatros, tire à* 10 *mètres. Tue le passager. L'appareil paraît désemparé, mais se redresse après plusieurs tentatives inutiles.* 2 *heures* 20. »

Dans sa journée, Guynemer a donc livré six combats, abattu son 16e ennemi et tué un observateur dont l'avion est tombé désemparé.

Le 22, il fait encore mieux au cours d'une croisière de 2 heures 15 :

« 22 Septembre 1916. — *Ronde de chasse. J'attaque : quatre L. V. G. sur Misery ; huit L. V. G. sur Chaulnes ; deux fois huit L. V. G. sur Roye ; huit L. V. G. sur Chaulnes ; deux Albatros sur Chaulnes ; six combats.* 2 *heures* 15.

*Chasse. Je suis attaqué à deux reprises par un R-*4. *Attaque un biplan Fokker monoplace à plans égaux* (gouvernail tricolore) *qui tirait sur un Maurice Farman. J'ai tiré deux fois entre* 2 *et* 10 *mètres. Le Boche tombe désemparé, mais paraît se rétablir au ras du sol. J'attaque sur Barleux un Boche qui pique.* 1 *heure* 45, 3.000 *mètres.* »

Il est assez intéressant de noter une fois de plus les subterfuges employés par le Hun qui n'hésite pas à peindre le gouvernail de certains de ses avions aux couleurs alliées pour mieux tromper le chasseur.

Tant de courage déployé devait fatalement avoir sa prompte récompense. Guynemer l'obtenait le lendemain, mais il manquait de la payer de sa vie. Transcrivons d'abord les notes de son carnet de vol.

« 23 Septembre 1916. — *Chasse. Deux combats vers Eterpigny. A* 11 *heures* 20, abattu un Boche en feu *près d'Erches ;* 11 *heures* 25, *fait atterrir un Boche* désemparé *vers Carrepuis ;* 11 *heures* 30, abattu un Boche en feu *vers Roye. A* 11 *heures* 30, *abattu moi-même par décollage de toile. J'écrase mon appareil près de Fescamps. Contusions (une balle dans un longeron).* 1 *heure* 15, 3.000 *mètres.* »

Une explication est nécessaire avant le récit de ces 17e et 18e victoires. En réalité, Guynemer avait été abattu à 3.000 mètres par un obus d'une batterie de 75 qui le prenait pour un ennemi. Il avait été atteint de plein fouet. Primitivement, sur le carnet avait été écrit « abattu moi-même par un obus français » et par grandeur d'âme, le héros avait corrigé ensuite « abattu moi-même par décollage de toile ». Il avait supprimé la cause pour ne marquer que l'effet.

D'ailleurs la citation à l'ordre de l'armée (la 14e) qui le récompensa insistait sur l'incident :

« *Le* 23 *septembre* 1916, *apercevant un groupe de trois avions ennemis soumis au feu de notre artillerie spéciale, leur a résolument livré combat, a abattu deux de ces avions et a mis le troisième en fuite. A reçu à ce moment dans son avion un obus de plein fouet et n'a pu qu'au prix de prodiges d'adresse regagner nos lignes où il a capoté et s'est légèrement blessé.* »

C'était la sixième fois que l'as était descendu !

« Malgré ma bûche, me conta le miraculeux rescapé, le surlendemain de l'aventure, j'ai tout de même été voir les débris de mon Boche descendu en premier. Le pilote que j'avais occis avait sur lui une carte presque entièrement brûlée sur laquelle une main féminine avait tracé quelques lignes : « J'espère, était-il dit notamment, que tu remportes de nombreux succès ! » Pauvre bougre, malgré tout, quoiqu'il fût Boche.

Je ne voulais pas être évacué, mais mon chef a exigé que j'aille me reposer quelques jours. Il ne peut pas comprendre que je me sente tout à fait bien après ce coup dur et pourtant je vous en fais juge. Avouez que pour une bûche datant de 48 heures, je me tiens tout de même pas mal. »

Guynemer allait se reposer quelques jours et revenait prendre sa place au front le 5 octobre. Dès le 9, il remportait un succès « probable » :

« 9 Octobre 1916. — *Chasse. Attaque à moins de* 50 *mètres un Boche vers Berny. Il pique verticalement.* »

Le 16, il manifeste sa déconvenue à la fin du récit de sa journée, par suite de ses ennuis avec sa mitrailleuse :

« 16 Octobre 1916. — *Ronde de chasse. J'attaque quatre Boches, enrayé. J'attaque un monoplace camouflé très rapide et maniable. Il ne peut tirer un coup. Je tire coup par coup, mais réussis à faire piquer le Boche fort chez lui. Refusé plusieurs combats, faute de mitrailleuse.* 2 *heures* 10, 4.800 *mètres.* »

Nouveaux ennuis, les jours suivants et pourtant nul n'était meilleur metteur au point, nul ne se donnait plus de mal, ne passait plus de temps sur ses armes que Guynemer. Et combien de Boches ne purent ainsi être abattus, qu'il avait à sa merci !

Le 17 octobre, il reconnaît qu'il a dû décliner la lutte contre une force trop importante et c'est encore à cause de son armement défaillant.

« 17 Octobre 1916. — *Chasse. Attaqué cinq monoplaces. Au début*

(1) VOIR LES NUMÉROS 840 ET 841.

je tire coup par coup. A la fin, tir normal. Les cinq Boches piquent dans leurs lignes. Attaque un biplace. A ce moment, surpris par 4 ou 5 monoplaces, je suis obligé de piquer (quatre balles dans l'appareil), 50 *minutes.* »

Et le 20, c'est un enrayage à 8 heures 45, alors que le passager de l'avion adverse était probablement tué, c'est un enrayage à 8 heures 55 alors qu'un Boche attaqué à 10 mètres derrière piquait verticalement, le passager encore probablement tué; l'après-midi c'est un enrayage alors qu'un monoplace Rolland est tiré à 4 mètres seulement au-dessus de nos lignes. De même le lendemain.

« *Attaque un monoplace sur Barleux, tire un coup, le Boche pique. Attaque un monoplace sur Barleux. Enrayage.* »

Le début de novembre n'est pas plus heureux et pourtant le 3, un succès probable est remporté :

« 2 Novembre 1916. — *Chasse. Attaqué à moins de* 10 *mètres. Tiré un coup, enrayage, sur un biplace. Je tire* 10 *coups, enrayage, le Boche pique sur Bouchavesnes. J'attaque sur Péronne trois autres Boches qui piquent, puis un Walfisch qui se défend.* 1 *heure* 50, 4.000 *mètres.*

3 Novembre 1916. — *Chasse. Je surprends un Aviatik à* 10 *mètres, tue l'observateur. Le Boche pique en perdant des lambeaux de toile. Descend vers Bertincourt désemparé. Pas suivi jusqu'au sol.* 2 *heures* 30, 3.900 *mètres.* »

Avec quelle belle conscience, Guynemer n'hésite pas à reconnaître qu'un ennemi a eu l'avantage sur lui :

« 9 Novembre 1916. — *Ronde de chasse. Six combats avec des monoplaces et des biplaces qui piquent. J'attaque un groupe d'un Albatros et de quatre monoplaces. Combat dur. Le Boche a l'avantage de* 4.000 *à* 2.000. 1 *heure* 30, 4.000 *mètres.*

Chasse. J'attaque un Boche à Misery et un autre qui surprenait le lieutenant Deullin à 50 *mètres.* 2 *heures* 30, 3.000 *mètres.* »

Le 10, un nouveau doublé pour les 19e et 20e victoires :

« 10 Novembre 1916. — *Ronde de chasse. J'attaque sans résultat trois Boches dont deux monoplaces sur Roye.* Abattu à 12 heures 15 un monoplace en flammes *au sud de Nesle (tiré* 15 *coups à moins de* 10 *mètres).* Abattu à 12 heures 25, *un biplan Albatros* 220 *ch. Mercédès dans le ravin de Morcourt. Boche protégé par trois monoplaces.* 2 *heures,* 3.900 *mètres.* »

Ce succès valait une quinzième palme à la Croix de Guerre de Guynemer :

« Toujours aussi ardent et audacieux, a abattu, le 10 novembre 1916, ses 19e et 20e avions allemands. »

C'était le troisième coup double de l'As des As. Malgré les journées peu favorables à l'aviation, il va encore ajouter trois victoires à son tableau pendant le mois de novembre. Selon son habitude, il va chercher le Boche dans les airs à l'heure du déjeûner, partant de ce principe qu'à ce moment l'ennemi se méfie moins.

Auparavant, le héros va accomplir un essai de chasse par un temps épouvantable à travers le brouillard.

« 12 Novembre 1916. — *Chasse et voyage Cachy-Pierrefonds* BRUME INTENSE. *Survolé Noyon, le quartier à* 100 *mètres, la grande rue à* 50 *mètres et la gare à* 10 *mètres. (J'ai pu lire le nom.) Essuyé de rares coups de fusil.* 50 *minutes,* 200 *mètres.* »

Le 21e est abattu quatre jours après :

« 16 Novembre 1916. — *Chasse. Suivi un Boche haut chez nous sans pouvoir le rejoindre. A* 13 *heures* 40, abattu un monoplace *au sud et entre Omiécourt et Bertain.* 2 *heures* 15, 3.700 *mètres.* »

Le lendemain, il remporte un nouveau succès, mais ne se le fait pas compter en laissant le bénéfice à un camarade qui reprend le Boche dans sa descente et le finit :

« 17 Novembre 1917. — *Chasse. J'ai suivi dans nos lignes trois avions sans pouvoir les rattraper. Ils reviennent une seconde fois.* J'en abats un *(250 cartouches à* 20 *mètres) en feu à la lisière nord-ouest de Liancourt-la-Fosse. Attaqué pendant la chute par un autre Spad.* 1 *heure* 45, 4.400 *mètres.* »

Le 22 enfin, quatrième coup double de Guynemer :

« 22 Novembre 1916. — *Ronde de chasse.* Abattu un Walfisch *vers l'est de Saint-Christ. Surpris par quatre Halberstadt, deux balles dans mon appareil. Un mât entamé. J'attaque deux Halberstadt qui piquent, puis un groupe de trois autres.* L'un tiré à 5 mètres paraît descendre, *un autre pique très fort.* 2 *heures* 35, 3.700 *mètres.* »

Le second était homologué grâce aux confirmations terrestres et le troisième était probablement abattu également, mais non rendu officiel.

Le lendemain, le combat était dur, mais la chance veillait encore sur le héros qui voyait la mort de près :

« 23 Novembre 1916. — *Chasse. Six combats, enrayé à* 10 *mètres d'un Albatros. Une balle dans le radiateur, une autre dans le dossier.* 2 *heures* 45, 5.200 *mètres.* »

Le mois de décembre se traduisait par deux victoires et à la fin de l'année 1916, Guynemer comptait donc 25 Boches officiels, au moins 40 en réalité !

« 26 Décembre 1916. — *Ronde de chasse.* J'attaque un Halberstadt à 25 mètres. *Enrayage après trois coups. Le Boche pique verticalement perdu de vue.* 1 *heure* 10, 4.300 *mètres.* »

Ronde de chasse. Trois combats. Enrayé à 5 mètres d'un Aviatik. 2 *heures,* 3.600 *mètres.*

L'as avait perdu de vue l'Halberstadt et le notait consciencieusement, mais les observatoires terrestres constataient la chute et procuraient ainsi l'homologation du 24e ennemi.

« 27 Décembre 1916. — *Chasse. J'attaque un Walfisch à* 10 *mètres. Tiré chacun une quinzaine de coups. Le Boche me coupe deux câbles,* mais s'écrase *au sud de la Maisonnette.* 2 *heures,* 4.300 *mètres.* »

Ainsi finit la 25e victime.

1917 sera l'année fatale. Guynemer volera moins que jusqu'alors et pourtant en neuf mois remportera 28 victoires officielles, soit plus du double que ce qu'il a mis hors de combat précédemment.

L'hiver ne saurait arrêter ce chasseur inlassable. Le 7 janvier, c'est un demi-succès :

« 7 Janvier 1917. — *Ronde de chasse. Rien à signaler.* 1 *heure* 45, 4.000 *mètres.*

Ronde de chasse J'attaque de près un Albatros biplace vers Chaulnes. Les passagers semblent absolument hors de combat. Après une descente désordonnée le Boche se redresse. 1 *heure* 10, 2.800 *mètres.*

Le 23 et le 24, nouveaux coups doubles qui permettent à Guynemer de vaincre ses 26e et 27e adversaires le premier jour, ses 28e et 29e le lendemain :

« 23 Janvier 1917. — *J'attaque et fais piquer un monoplace Albatros.* Abats un biplace en feu *vers Maurepas.* Fais piquer un biplace désemparé, passager tué. *Fais piquer un autre biplace désemparé. N'ayant plus de cartouches et voyant un Boche à* 800 *mètres sur Marceleau, essaie de le faire atterrir par persuasion. Reçu à* 15 *mètres une balle qui traverse l'hélice et coupe le capot.* 1 *heure* 03, 4.300 *mètres.*

Ronde de chasse. Rien à signaler. 1 *heure* 45, 4.200 *mètres.* »

Ce tableau d'une journée n'est-il pas l'un des plus glorieux qu'on puisse imaginer ? Deux avions abattus, deux désemparés et un que le héros essaie de faire descendre dans nos lignes... *par persuasion.* Le 26e succès était obtenu à 10 heures 50 près de la gare de Maurepas, le 27e — homologué grâce aux observations terrestres — à 11 heures 30 aux environs de Chaulnes.

« 24 Janvier 1917. — *Chasse. J'abats un avion ennemi Rumpler à* 11 *heures* 50 *à Lignières, en feu .Abats un avion ennemi sur Goyencourt, à* 11 *heures* 40. 1 *heure,* 4.000 *mètres.* »

Il est difficile de relater plus laconiquement une double victoire.

Fort heureusement, lorsqu'il m'en fit le récit, l'As des As fut plus loquace et je transcris fidèlement son récit :

« Je livrais combat à un groupe de cinq monoplaces qui se tenaient à 2.400 mètres. J'étais beaucoup plus haut et venais au plus vite déranger leur quiétude. Je me plaçais de façon à les empêcher autant que possible de riposter, mais je n'y parvenais pas tout à fait, puisqu'ils me sectionnaient un hauban. Nous descendions, tout en nous tirant, jusqu'à 400 mètres au-dessus de Roye. Au moment où j'étais en bonne posture pour faire une victime, voilà mon moteur qui s'arrête. Le temps de le remettre en état et le Boche était loin. Quelques instants après, même séance, même avarie, mais j'avais eu le temps de tirer. Je ne pouvais suivre mon avion dans sa chute, tout occupé que j'étais avec mon appareil. Il me semblait bien supprimé des contrôles de l'aviation allemande, toutefois je ne le pensais pas abattu.

Or, les prisonniers de mon 30e du 26 janvier, tinrent à « m'homologuer » cette victoire : ils nous apprirent, en effet, que le Boche, tombé près d'Etelfay, à Goyencourt, avait atterri avec l'observateur tué et le pilote si grièvement blessé qu'on dut l'amputer. C'était vraiment de la chance et j'avoue ne pas regretter d'avoir laissé la vie sauve à cet équipage quoiqu'il fût boche.

Revenons au 24 janvier. Après avoir vu mon moteur reprendre normalement ou presque, j'aperçois soudain des flocons caractéristiques non loin de moi. Ce sont nos canons qui s'escriment contre un Rumpler bi-mitrailleuse. Le combat ne traîne pas : le Boche tombe dans nos lignes à Lignières, à 11 heures 50. Le pilote avait une balle dans le poumon, le passager une autre dans le genou. Mais les réservoirs étaient également blessés et s'enflammaient, causant la perte de mes adversaires. »

(*A suivre.*)

REVUE DES SPORTS

INFORMATIONS ET RÉSULTATS DU MOIS D'AVRIL 1919

Nous attirons l'attention de nos lecteurs sur ce fait que la *Vie au Grand Air*, qui paraît le 15 de chaque mois, donne la revue complète des événements sportifs du mois précédent du 1er à la fin du mois. Il pourra donc se produire que, durant les 15 jours nécessaires au tirage d'une revue de luxe comme celle-ci, les événements viennent contredire ou modifier les textes écrits quinze jours avant notre apparition. Nos lecteurs ne s'en étonneront pas et voudront bien considérer la raison technique qui nous oblige à agir ainsi.

AU FIL DES MOIS

Le succès remporté par la nouvelle formule de la Vie au Grand Air *a dépassé les mers. Nous sommes très flattés des compliments qu'ont bien voulu nous adresser plusieurs de nos confrères anglais. Nous nous permettons de reproduire ci-dessous deux des témoignages spontanés de sympathie de la presse britannique.*

Dans son numéro du 17 avril Aéronautic, *la grande revue anglaise d'aviation, publiait cet écho :*

« Le magazine français, *La Vie au Grand Air* a commencé une nouvelle série le mois dernier. Il paraît maintenant le 15 de chaque mois. Il est devenu la revue *de luxe* sportive à tous les points de vue. Une importante place est réservée à l'aviation sous l'habile direction de M. Jacques Mortane, le côté technique étant traité par M. Baudry de Saunier. »

L'éditeur du Golf Illu trated *nous a écrit :*

« Je reçois tous les journaux sportifs du monde, entier, anglais et américains, et je tiens à vous dire que le vôtre est le mieux fait. »

Nous sommes heureux de ces félicitations, mais que nos lecteurs soient assurés, qu'elles ne nous empêcheront pas de perfectionner sans cesse notre publication. Nous comptons d'ailleurs sur leur concours et nous leur demandons comme un service de nous faire part de leurs désirs et de leurs suggestions.

EN REGARDANT LES STATUTS

L'affaire Caujolle a montré que, même pendant la guerre, les questions de professionnalisme étaient à l'ordre du jour. Dans le cas Bordelais, je ne peux prendre parti pour personne, un exilé ne voyant que de très loin l'ensemble des choses sans en connaître les détails. Il ne peut qu'en tirer des réflexions philosophiques, qui, sur ce sujet, seront mêlées de souvenirs imprécis et impersonnels.

En relisant les statuts de l'Union je trouve cette définition de l'amateur :

Est amateur : toute personne qui n'a jamais pris part à une course publique à un concours ou à une réunion ouverts à tous venants, ni concouru pour un prix en espèces — ou pour de l'argent provenant des admissions sur le terrain — ou avec des professionnels, qui n'a jamais été, à aucune période de sa vie, professeur ou moniteur salarié d'exercices physiques.

Cette définition veut avoir l'air complet. Elle ne l'est pas du tout. Il est bien entendu d'ailleurs que tout le monde comprend parfaitement ce que veut dire le mot « Amateur », surtout quand on n'a pas lu les statuts de l'Union. Quand une définition ne se borne pas à l'énoncé du principe, mais veut entrer dans les détails, il faut qu'elle les prévoie tous. Après un match de foot-ball, un monsieur poli s'approche de moi et me glisse 20 ou 50 francs ; je ne vois pas trop ce que *légalement* les dirigeants de la rue Rossini peuvent me dire, si cette somme provient, en apparence du moins, de la cassette particulière du donateur : je n'ai ni pris part à une réunion publique, ni reçu de l'argent provenant des admissions sur le terrain, ni concouru pour un prix en espèces, ni avec des professionnels, et je ne crois pas que pour ce seul fait je puisse être assimilé à un professeur de culture physique.

Il est d'ailleurs bien d'autres cas qui ne sont pas prévus dans la définition de « l'Amateur ». Il n'est pas interdit d'accepter des frais de déplacements un peu exagérés, de se faire offrir une situation par un Club, etc. Je sais bien que ces cas sont implicitement contenus dans la définition. Mais, théoriquement tout au moins, les membres de l'Union ne sont tenus qu'à connaître les Statuts, sans avoir à lire entre les lignes. De nombreuses discussions ont déjà eu lieu sur des faits de professionnalisme : elles ont toujours été confuses et difficiles. Je crois qu'on aurait pu les éviter en adoptant une formule dans le genre de celle-ci :

Est amateur : toute personne qui ne tire et n'a jamais tiré aucun profit pécuniaire de la pratique, soit par elle-même, soit par les autres, des exercices physiques.

Il faudrait y ajouter encore ce corollaire :

Les Clubs sont autorisés à employer des fonctionnaires salariés et non amateurs, à condition que ces fonctionnaires respectent les règlements de l'Union.

Ces formules résument, à mon avis, tous les cas qui peuvent se présenter.

Mais, pour quitter le terre à terre des définitions, philosophons quelque peu. D'abord, pourquoi certains amateurs font-ils du professionnalisme ? — les uns parce que, n'étant pas très fortunés, trouvent dans les sports un moyen facile de gagner de l'argent, — les autres parce qu'ils se disent que, certains le faisant, ils seraient bien bêtes de ne pas le faire aussi.

Dans les sports athlétiques, les professionnels proprement dits n'existent pas en France. Le sport ne nourrit pas son homme. J'ai toujours beaucoup admiré les soi-disant professionnels qui s'esquintent à faire le tour de Paris, ou prennent, chaque dimanche, part à des réunions, pour gagner un malheureux prix de cent sous. Je les trouve infiniment plus désintéressés que l'amateur auquel on n'osera pas remettre un objet d'art au-dessous d'une certaine valeur. Beaucoup de nos meilleurs athlètes amateurs ne prennent part à une réunion que si on leur offre un souvenir de prix. Aussi, chose logique, le véritable professionnel ne se rencontre en France que parmi les amateurs ; il méprisera le prix en espèces, de 50 francs par exemple, préférant l'objet d'art de 3 ou 400 francs, qu'il « refilera » au marchand moyennant un rabais de 10 ou 20 pour 100. L'amateur a bien d'autres moyens encore de monnayer sa valeur physique. De plus, étant en général d'une condition plus aisée que le professionnel, il lui sera plus facile de faire des déplacements, grandes sources de profits quand on le veut.

Pour toutes ces raisons, je me demande si l'U. S. F. S. A. n'a pas eu raison d'employer une formule qui lui permet de fermer souvent les yeux. Si elle les ouvrait trop grands, ce serait épouvantable. Mais alors on est étonné qu'elle les entr'ouvre parfois.

Trop violent aussi le remède préconisé par Frantz Reichel et qui semble avoir fait à M. Paul Champ l'effet d'un puissant révulsif. Je ne suis pas versé dans les questions de droit autant que paraît l'être le vice-président de l'Union, mais je crois que le projet Reichel est pratiquement difficile à appliquer. J'en étais partisan convaincu jusqu'à mon installation en province. En voyant de plus près le fonctionnement des petits Clubs, je me suis rendu compte qu'il était impossible de faire payer à des Sociétés disposant d'un budget annuel de 1.000 francs au grand maximum, cinq ou six cotisations aux diverses fédérations. Or, un des principaux arguments de Frantz Reichel est l'augmentation des revenus de l'Union par le paiement d'autant de cotisations qu'il y aura dans un Club de sports pratiqués. Le projet publié par *l'Auto* du 1er février contient cette phrase :

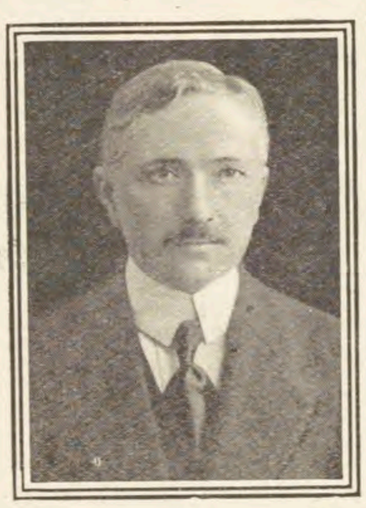
Ne nous laissons pas arrêter par les petits côtés du problème, tel celui du sort qui sera fait aux Sociétés dont les membres s'adonnent à plusieurs sports.

Halte-là ! Depuis que j'ai quitté Paris, nombre de dirigeants de Sociétés m'ont fait cette réflexion : « L'Union ! nous lui payons chaque année notre cotisation. et que fait-elle pour nous ? Notre argent passe à organiser des des championnats où nous n'avons aucune chance, et à diverses dépenses, telles que déplacements, etc., dont profitent seuls les grands Clubs. Nous sommes bons pour payer et c'est tout ».

Si l'on demande à ces gens de payer plusieurs cotisations, ils enverront promener, avec raison d'ailleurs, tous nos braves pontifes. Et ce sont pourtant ces petites Sociétés de campagne qui, comme le dit lui-même Frantz Reichel dans l'argumentation de son projet, « s'en iront par leur ville et leur village, par la France, semer à pleines mains la bonne graine du sport, du sport qui fortifiera la race et l'arrachera aux ravages affreux de l'alcoolisme dont naît l'effrayante tuberculose. »

Ne commençons pas par tuer le semeur.

P. Failliot.



M. RIMET A ÉTÉ NOMMÉ PRÉSIDENT DE LA FÉDÉRATION DE FOOTBALL ASSOCIATION.

ALLAN H. MUHR VIENT D'ÊTRE FAIT CHEVALIER DE LA LÉGION D'HONNEUR.

LE 13 AVRIL, UNE ÉQUIPE MIXTE, SPORTING-CLUB UNIVERSITAIRE DE FRANCE ET ASSOCIATION SPORTIVE FRANÇAISE, A BATTU UNE SÉLECTION NEW-ZÉLANDAISE PAR 16 P. A 11.

LES TROIS FONDATEURS DE L'ASSOCIATION SPORTIVE DE STANISLAS CLASSÉE SECONDE DANS LE CHAMPIONNAT DE RUGBY ; A GAUCHE, NOTRE COLLABORATEUR JOÉ BRIDGE.

L'ASSOCIATION SPORTIVE DES CHAUFFEURS DE SATHONAY A GAGNÉ LE CHAMPIONNAT MILITAIRE DE RUBGY, DEVANT JOINVILLE QUI A DÉCLARÉ FORFAIT (VOIR PAGE 36).

FOOT-BALL ASSOCIATION

LA FÉDÉRATION UNIQUE EST RÉALISÉE

La date du 7 avril 1919 deviendra historique dans l'histoire du sport français car elle consacrera le triomphe de l'idée sportive sur les vieilles rivalités fédératives jusqu'ici si préjudiciables et au développement du sport en France.

C'est à cette date en effet que les représentants de nos quatre grands groupements sportifs régissant le football-association ont réalisé l'union sacrée et fondé à l'unanimité cette Fédération unique de Football-Association, depuis longtemps réclamée par tous les fervents du ballon rond.

Dorénavant plus de luttes interfédérales, plus d'interdictions ridicules de rencontres, plus de boycottages continuels dont le seul résultat était d'entraver les progrès du sport qui nous intéresse. Tous les clubs seront maintenant réunis en un groupement autonome dont l'unité d'action, l'unité de propagande confirmera encore et facilitera les indéniables progrès que nous avons réalisés en football association.

La nouvelle Fédération a élu à sa présidence M. Rimet ancien président de la Ligue de Football Association un des plus ardents promoteurs du mouvement qui vient enfin de voir le jour.

MM. Reichel et Chailloux ont accepté la vice-présidence. M. Delaunay, enfin qui, en tant que secrétaire du Comité Français Interfédéral avait prouvé son indéniable valeur et sa constante activité, conserve les fonctions de secrétaire général de la nouvelle Fédération et s'y adonnera certainement avec d'autant plus de dévouement, d'autant plus d'assiduité que ce nouveau groupement a décidé que ses fonctions capitales pour le développement et la bonne gestion d'un organe aussi imposant, seront dorénavant très justement rétribuées.

La Fédération Française de Football Association puisque c'est le nom qui lui fut donné a pris, dès sa création, quelques décisions de grande importance et notamment l'exclusion de ses épreuves interclubs de toute Société ayant pour titre une raison sociale et industrielle, excellente mesure qui ferme, dans les grandes compétitions, la porte à certaines Sociétés corporatives qui créées dans un but évident de publicité et naturellement richement dotées, auraient, sans aucun doute, et dans un avenir prochain, aidé à transgresser les règles de l'amateurisme.

La nouvelle Fédération organisera du reste à l'intention des clubs corporatifs des épreuves spéciales auxquels pourront participer les joueurs faisant régulièrement partie de l'administration, de l'usine ou de la banque dont ils porteront les couleurs.

En tant que grandes épreuves interclubs la jeune F. F. F. A. a décidé l'organisation de la classique Coupe Charles Simon qui deviendra la saison prochaine, Coupe de France et d'un Championnat de France qui opposera les vainqueurs des différentes Ligues régionales. — E. G. Drigny.

LES GRANDS MATCHES D'AVRIL

Coupe de l'Union et challenge de la Renommée poursuivent leur cours mais les rencontres auxquelles ces deux épreuves donnent lieu n'ont pas certes le don d'attirer les foules qui se réservent pour les seules grandes rencontres.

Le match Armée anglaise contre Armée française, la finale de la Coupe Charles-Simon et le tournoi interfédéral de Pâques furent le mois dernier les plus goûtés du public qui se pressa nombreux sur les touches.

Confirmant les indéniables progrès constatés au cours de cette saison, nos nationaux résistèrent fort courageusement à la redoutable équipe de l'armée anglaise qui l'emporta difficilement par 2 buts à 1. Notre excellent gardien de but Chayrigués fut un des principaux artisans de ce résultat très honorable et qui étonna même les plus optimistes. La performance est d'autant plus probante qu'à quelques jours d'intervalle la Belgique succombait devant cette même équipe d'Angleterre par 4 buts à 2.

Le Tournoi Interfédéral de Pâques, organisé cette année pour la dernière fois par suite de la réunion en une fédération unique des quatre grands groupements français, donna à l'équipe de la Ligue de Football Association l'occasion de confirmer ses précédentes victoires. Faisant preuve d'une forme en tous points parfaite la Ligue l'emporta nettement en finale, battant l'U. S. F. S. A. par 3 buts à rien. La F. G. S. P. F. s'assurait par 4 buts à 1 la troisième place devant la F. C. A. F., mais il est permis de constater avec joie que le nivellement des équipes s'opère automatiquement et qu'aucun des 4 teams ne surclasse nettement ses adversaires.

Résultats techniques.

6 avril, Coupe Nationale. Havre Athletic Club bat R. C. F. par 1 but à 0. C. J. Malouin Servannais bat C. O. Cholet. Olympique Marseille bat S. B. U. C. par 2 buts à 1. C. O. Terriaux bat A. V. J. Auxerre par 4 buts à 2.

13 avril. U. S. F. S. A. bat Alsace par 4 buts à 3. Olympique Lillois bat Lutécien par 4 buts à 1.

21 et 22 avril. Tournoi de Pâques. U. S. F. S. A. bat F. C. A. F. par 4 buts à 1. L. F. A. bat F. G. S. P. F. par 4 buts à 0. F. G. S. P. F. bat F. C. A. F par 4 buts à 1. Finale L. F. A. bat U. S. F. S. A. par 3 buts à 0. Finale du Championnat militaire. 41e infanterie Rennes bat 85e artilerie Lyon, par 2 buts à 0. F. C. A. F. et F. C. Rouen font match null 1 but 1.

FOOT-BALL RUGBY

ARBITRES ET RÉFÉRÉES

Nos joueurs ont rapporté de leur match contre l'équipe militaire de la Nouvelle Zélande une opinion intéressante au sujet de l'arbitrage. La partie fut à leur sens très belle à regarder et très intéressante à jouer grâce à la façon large dont le référée sut conduire le jeu. On ne se rend pas assez compte en général de l'importance que peut avoir la tenue de l'arbitre sur la beauté d'un match ; cet homme tient en réalité dans son sifflet, le sort de la partie. Selon qu'il le voudra, nous aurons un spectacle haché et confus ou la vision d'un effort continu et clair.

Nous n'avons pas en France, se plaignent les joueurs, d'arbitres qui méritent vraiment ce nom ; nous n'avons pas d'hommes qui soient capables de donner à un match toute son ampleur, de mettre en valeur les exploits des équipes. En fait ils ont raison, nous ne voyons pas d'arbitres se comporter sur nos terrains comme l'a fait l'arbitre de Twickenham, mais

QUATRE CÉLÉBRITÉS DU BALLON OVALE, DE GAUCHE A DROITE : ELUÈRE, L'ANCIEN JOUEUR DE NANTES, MURREY, LE BOXEUR GEORGES CARPENTIER DU S. C. U. F., KOCHLIN.

L'OLYMPIQUE LILLOIS, CHAMPION DE FRANCE 1914, REVENU EN FORME, BAT LES LUTECIENS PAR 4 BUTS A 1 LE 13 AVRIL SUR LE TERRAIN DE LA LÉGION SAINT-MICHEL.

LE 13 AVRIL L'ÉQUIPE DE L'ÉCOLE DE SAINT-CYR A BATTU L'ÉQUIPE DE POLYTECHNIQUE PAR 4 BUTS A 2 DANS LE CHAMPIONNAT MILITAIRE DE FOOTBAAL ASSOCIATION.

VERMEULEN A TRIOMPHÉ DE KEYSER

1

2

3

4

QUATRE PHASES DU MATCH

Le 20 Avril, sur une distance de 15 kilomètres, le Tourquenois Vermeulen rencontrait Jacques Keyser qui avait triomphé de lui le 30 mars. Vermeulen gagna facilement, couvrant la distance en 51 m. 12 s. 2/5, à 320 mètres devant son adversaire. 1. Départ. 2. Le 5me kilomètre. 3. Vermeulen démarre. 4. L'arrivée.

à qui la faute ? Evidemment nous ne possédons pas encore un très grand nombre de camarades anciens joueurs, qui se soient consacrés à l'arbitrage mais parmi eux, il en est un qui serait, je l'assure, un aussi bon arbitre, et aussi large, aussi producteur de beau jeu que n'importe quel referee d'outre Manche. Quand il en a eu la faculté, il a dirigé les ébats des joueurs avec autant d'indulgence et d'autorité que possible, et je sais des matches où en accord avec les deux capitaines, il a laissé aller le jeu sans le morceler de coups de sifflets inutiles.

Et bien, cet arbitre qui a été un très bon joueur, qui connaît à fond le Rugby, qu'il aime et le conçoit avec une ampleur que chacun doit reconnaître, cet arbitre, à la Finale du championnat de France en 1914, à Toulouse, a été hué, sifflé, menacé. Il avait arbitré le match selon mon jugement personnel, de façon parfaite. Depuis, malgré que ce jour-là il a juré d'abandonner son rôle d'arbitre, il a repris le sifflet, et s'est remis bénévolement à la disposition des fureurs, et des injustices de la foule. Les arbitres n'ont pas peur du jugement des joueurs, mais ils tremblent devant les stupides ardeurs de la foule. Le public anglais est mieux éduqué, il est sportif le plus souvent; quand le public français le voudra, nous aurons de bons arbitres. — JACQUES DEDET.

LE CHAMPIONNAT MILITAIRE

Les artilleurs de Sathonay sont champions militaires. Il est regrettable que l'équipe de Joinville n'ait pas pu leur disputer le titre et se soit abstenue de lutter ; les Ascas méritaient de remporter leur victoire sur le terrain de Colombes, à la force de leurs muscles. Le dernier triomphe aurait couronné dignement leur bel effort. Leur équipe s'est révélée au public parisien en triomphant du Stade Français au Parc des Princes, puis elle a recueilli des applaudissements sur la plupart des terrains méridionaux n'étant éliminée de la Coupe de l'Espérance que par celui qui devait être le vainqueur. Félicitons donc Desvouges et ses camarades de leur courage et de leur réussite.

LE MATCH FRANCE-NOUVELLE-ZÉLANDE

Ce fut une défaite très honorable, et l'écart de point ne donne pas une idée exacte de la valeur du team français. Comme l'a fort bien dit un de nos confrères du matin, nos représentants avaient dans le ventre 40 minutes de jeu international, 40 minutes pendant lesquelles ils se montrèrent presque les égaux de leurs fameux adversaires ; puis si ce ne fut pas l'effondrement, la différence de condition entre les Zélandais et les Français se fit tellement sentir que nous fûmes alors presque surclassés. La victoire en grande partie est le fait de la ligne d'avants, composée d'éléments très puissants, adroits, vites, dribbleurs remarquables, suivant en trombe.

De notre côté, Struxiano, le capitaine de l'équipe fut remarquable tant dans l'attaque que dans la défense, Dussert fut un excellent demi d'ouverture et ce fut lui qui nous amena l'essai qui a sauvé l'honneur ; quant à Rieu, il fut les trois quart parfait.

ALLAN H. MUHR

Il y a quelque vingt ans, tout frais émoulu d'une université américaine, il arrivait en France pour quelques mois et se faisait recevoir membre du Racing Club de France. Il n'est jamais reparti. Il y a vingt ans, c'était encore l'époque héroïque et le rugby sports auquel le nouveau venu s'adonna aussitôt commençait à peine à intéresser une petite partie du public.

Tout de suite ce grand garçon taillé en athlète connut la renommée, tant à cause de ses qualités physiques qui étaient très grandes, que de sa compréhension du jeu qui était remarquable, et de l'esprit sportif dont il a toujours fait preuve.

L'âge est venu, mais pour nous qui l'avons toujours vu sur la brèche, Allan Muhr reste un apôtre, un homme qui, par son exemple, a fait plus pour la cause qui nous est chère que tous les plaidoyers les plus sincères.

La Croix de la Légion d'honneur vient de le récompenser, c'est justice et nous en sommes d'autant plus heureux que c'est un peu l'idée sportive qui est récompensée en lui.

Informations.

Le Stade tarbais, fusion du Club Olympique tarbais et de l'Union Sportive tarbaise reprend son ancien titre de Stadoceste tarbais.

Dans l'équipe d'Angleterre qui a joué contre le Canada se trouvaient deux lieutenants-colonels, trois commandants, six capitaines, trois lieutenants et un soldat.

L'ancien capitaine du P. V. C. Cornet renonce au sport militant ; actuellement médecin dans une plage de la Manche, il continue à s'occuper de cures de grand air et de culture physique.

Résultats techniques.

- 5 avril. La Nouvelle-Zélande bat l'Angleterre par 6 points à 3 à Edimbourg et l'Australie bat le Canada par 28 à rien.
- 6 avril. A Lyon le 85e régiment d'artillerie de Sathonay bat le 80e d'infanterie par 31 points à 8 ; à Paris, le Racing Club de France bat Dax par 11 points à 8, le S. C. U. F. triomphe de l'A. S. F. par 11 points à 3 et Toulouse s'adjuge la Coupe interacadémies en battant Stanislas par 14 points à 8.
- 13 avril. Le Stade Tarbais gagne la Coupe de l'Espérance en triomphant par 4 points à 3 de l'Aviron Bayonnais.
- 15 avril. Londres. La Nouvelle-Zélande bat l'Angleterre par 9 points à 3.
- 19 avril. La Nouvelle-Zélande bat la France par 20 points à 3 à Twickenham.
- 21 avril. La Nouvelle-Zélande bat le Pays de Galles par 6 points à 3 à Swansea.
- 27 avril. A Strasbourg, le Stade Tarbais et l' « Equipe du Reste de la France » font match nul, 19 points à 19.

BOXE

L'ANARCHIE DANS LA BOXE

Vraiment ce serait comique si ce n'était pas lamentable. La boxe continue à donner l'aspect de la Cour du roi Pétaud. C'est le seul sport où les champions agissent à leur guise, où ils refusent de mettre leur titre en jeu si ce n'est pas leur bon plaisir, où, selon l'organisateur, ils peuvent conserver leurs lauriers même en se faisant battre avec régularité. Ce n'est pas le boxeur qui fait le champion, mais la salle où le combat se dispute.

Jugez-en : vous vous souvenez que Joe Beckett a triomphé de façon plutôt impressionnante de Bombardier Wells à Londres. Or, comme le match s'est déroulé sur un autre rang que celui du National Sporting Club, cette organisation fermée a décidé d'éliminer ces deux boxeurs et de mettre sur pied *pour le titre* une rencontre entre Goddard et Carphye. Assez inattendu, n'est-ce pas ?

L'esprit sportif britannique serait-il un vain mot ? On serait tenté de le croire, d'autant plus qu'il y a mieux.

Le prochain adversaire de Georges Carpentier, dans le combat organisé par le *Petit Journal*, est le champion d'Angleterre des poids mi-lourds Dick Smith, détenteur à trois reprises de la ceinture de lord Lonsdale. Et le National Sporting Club annonce néanmoins qu'un match pour le titre va opposer Harold Rolph, du Canada, à Bey Mac Cormick pour le titre et la ceinture de lord Lonsdale.

Cette incohérence suffit à montrer l'état d'anarchie dans lequel se débat péniblement le noble art. Il est fâcheux d'enregistrer de semblables bévues qui font le plus grand tort au sport qui a tant besoin d'ordre et de méthode pour être pris au sérieux. JEAN AUGER.

LES CHAMPIONS DE FRANCE

Knock out Marchand vient d'être battu à Nice, le 5 avril, par Balzac, en 12 rounds aux points. Mais depuis le temps où il n'a plus remporté la moindre victoire, Marchand n'a-t-il pas pensé qu'il serait moins humoristique de s'affubler du titre grotesque de « knock-out ». Les seuls qu'il connaisse ne sont-ils pas ceux qu'il subit ?

Plus heureux que les Parisiens, les habitants de Metz comme ceux de Strasbourg vont avoir des soirées pugélistiques publiques.

On sait que le fameux professeur J. Leclerc est mort il y a quelques mois. Son fils, le jeune champion si scientifique, vient d'être démobilisé et prend la succession paternelle. Il a rouvert les portes de la salle de la rue de Richelieu où tant de champions et de notabilités se firent inculquer les principes du noble art. C'est un coin du tout-Paris qui revit.

Les champions de France de boxe sont les suivants à l'heure actuelle : poids mouche : Bouzonnie ; poids coq : Ledoux ; poids plume : de Ponthieu ; poids léger : Papin ; poids mi-moyen : Degrand ; poids moyen : Balzac ; poids mi-lourd : Georges Carpentier ; poids lourd : Lurie.

Résultats techniques.

- Le 1er avril à Philadelphie, Johnny Kilbane met Mealy au deuxième round.
- 3 Avril, à New-Haven, Jack Dempsey knock-oute en 3 rounds, Tommy Nuona ; au N. S. C. de France Georges Papin bat aux points Henri Verne ; Lespinasse bat aux points Pontiche, au N. S. C. de France.
- Le 4, à Akron Pal, Moore bat Willie Moore, aux points en 62 rounds.
- 5. Avril, à Genève, Badoud knock-oute Stuber au premier round
- A Nice, le 6 avril, Balzac bat K. O. Marchand aux points en 12 rounds.
- Le 7, à Bordeaux, Mac Closkey bat Marthuin qui abandonne au 6e round ; à Londres, le même jour Attwood bat Summers aux points en 15 rounds.
- 10 Avril, Au N. S. C de France, Dastillon bat Durocher aux points. Lespinasse bat Geo Gras aux points ; au Holborn Stadium de Londres, Tommy Noble, champion des poids bantams d'Angleterre knock-oute Criqui au 19e round ; Georges Papin bat aux points Emie Rice et Vittet est disqualifié au 3e round de son match avec Bob Marriotte.
- Le 11, à Londres, Tommy Noble bat Criqui qui abandonne au 19e round ; Bob Merriott bat Wittet disqualifié et Papin bat Ernie Rice aux points en 15 rounds.
- Le 24 avril, à Paris, Francis Charles bat Eustache qui abandonne au 3e round.

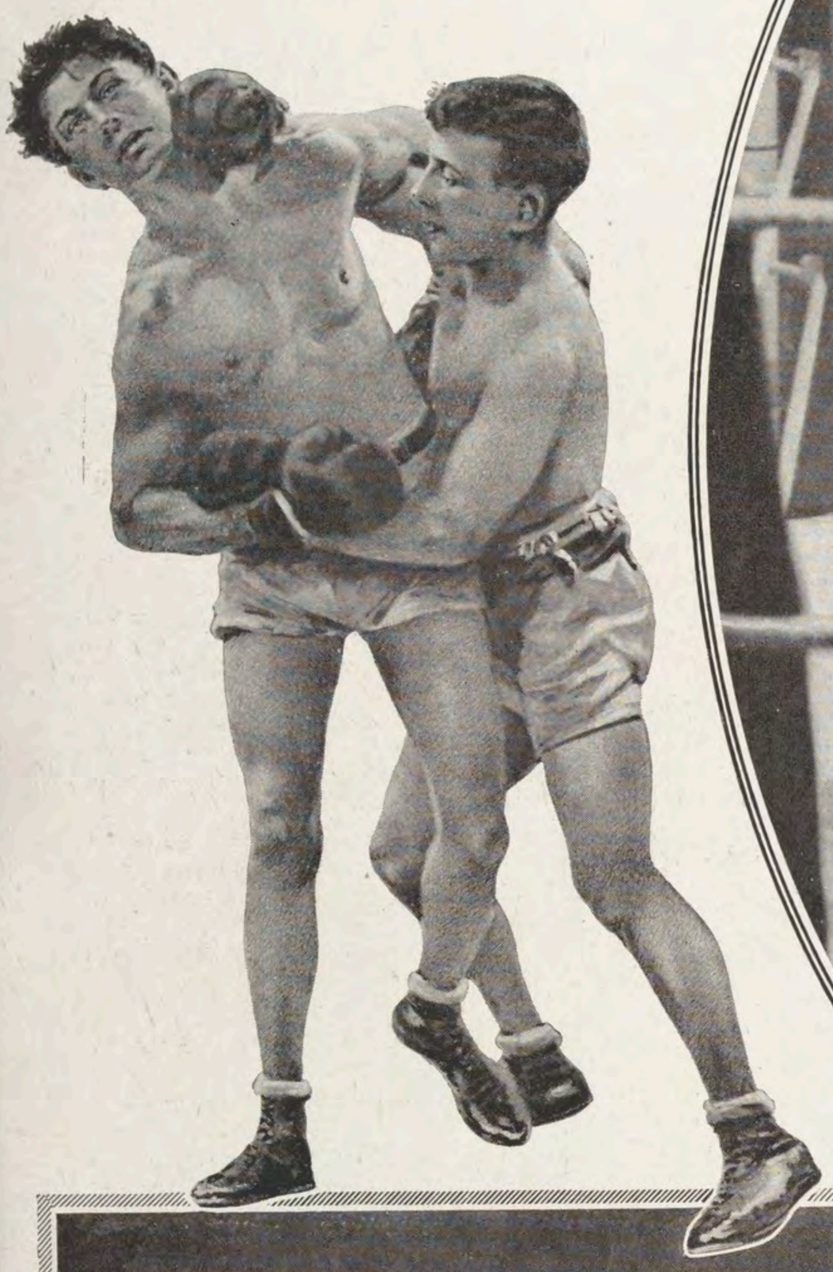
LA COURSE DES BALEINIÈRES, DISPUTÉE LE 27 AVRIL, AU COURS DE LA TRAVERSÉE DE PARIS, A L'AVIRON. EST REVENUE A L'ÉQUIPE DE ROCHEFORT DEVANT CELLE DE BREST.

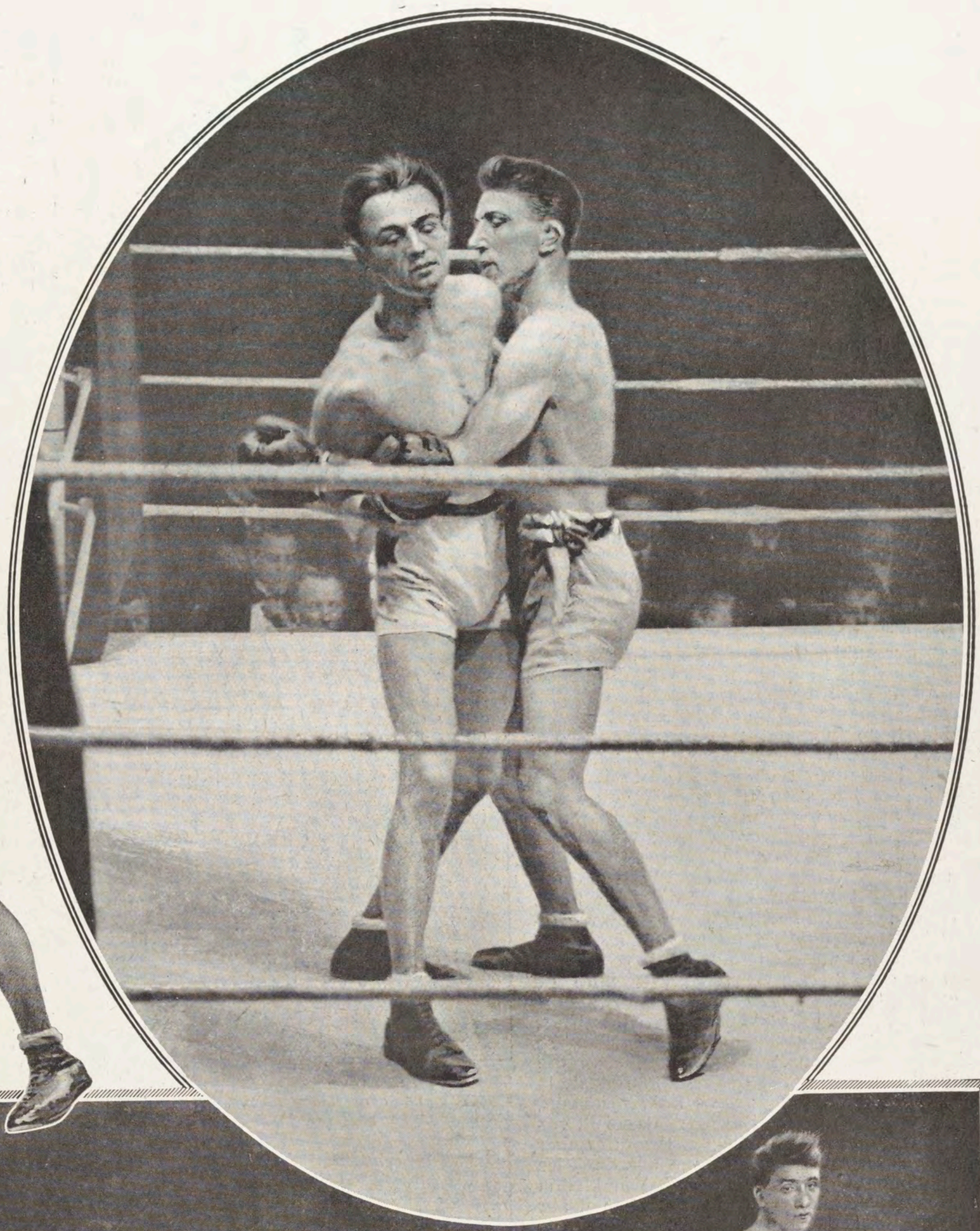
L'ÉQUIPE FÉMININE DE HOCKEY D'ACADEMIA, A GAGNÉ LE CHAMPIONAT DE FRANCE, EN BATTANT, A PARIS, LE 6 AVRIL, LA VIE AU GRAND AIR DU MÉDOC, DE BORDEAUX.

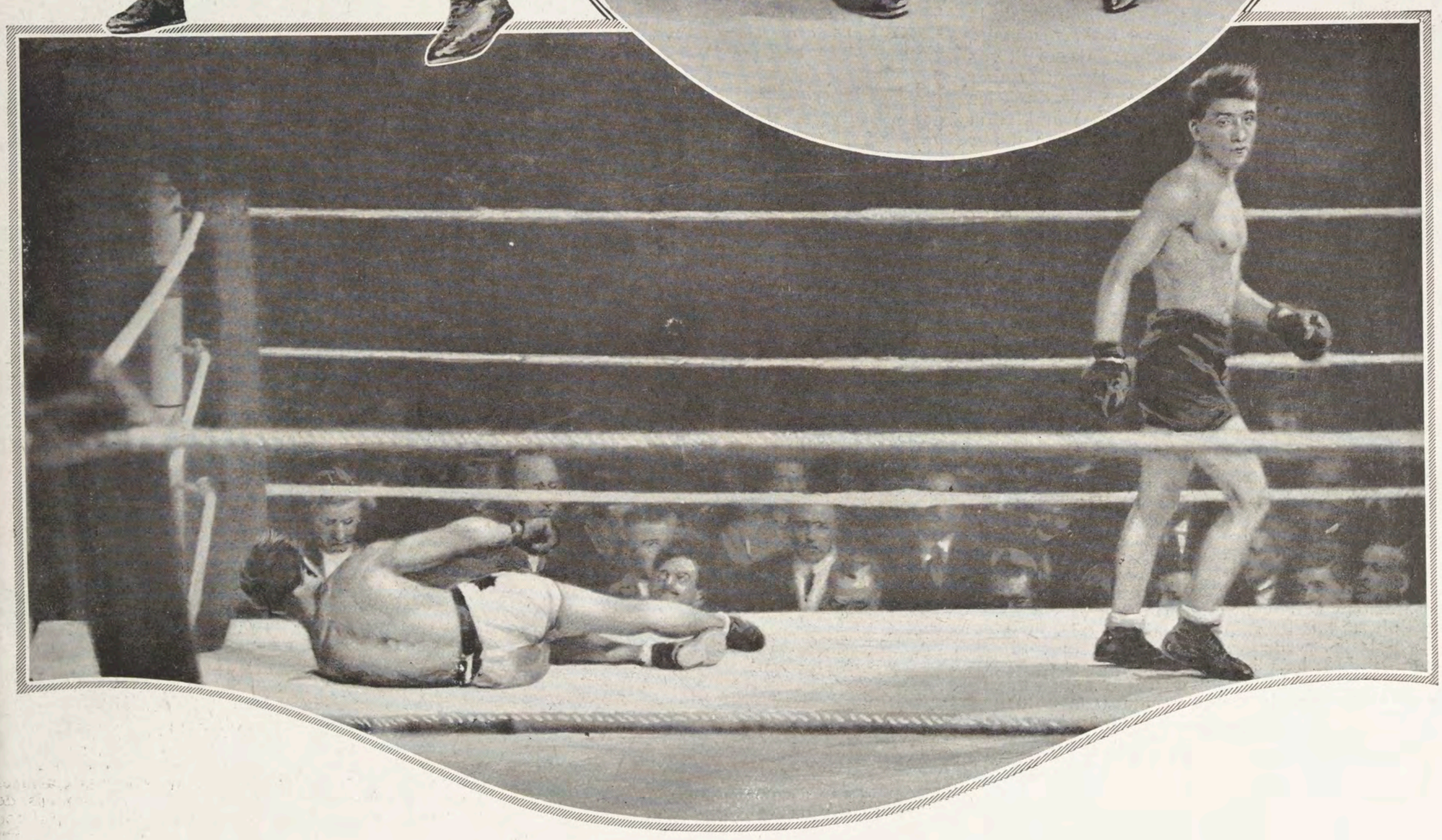
L'ÉPREUVE DISPUTÉE LE 27 AVRIL EN QUATRE YOLES ET RÉSERVÉE AUX CONSCRITS EST REVENUE A LA HAUTE-SEINE DEVANT LE QUATRE DE LA SOCIÉTÉ D'ENCOURAGEMENT.

CRIQUI BATTU A LONDRES

Le 12 avril, Criqui, champion de France, a été battu au 19e round par le champion anglais Noble. Étendu sur le ring, ses soigneurs vinrent le relever avant le compte. Le même soir, le champion de France Papin battait Rice aux points, et Vittet était disqualifié au 3e round de son match avec Mariott.







TENNIS

QUELQUES JOUEURS AMÉRICAINS

Les derniers tournois nous ont donné l'occasion d'étudier les jeux de plusieurs joueurs américains, dont deux sont classés parmi les fameux dix en 1916, Washburn N° 7 et Matthey N° 10.

Washburn est certainement un joueur de classe, mais son irrégularité est déconcertante. Lorsqu'il joue bien, son jeu paraît très facile en revers et en coup droit, son service est bon et ses volées définitives, mais certains jours tout se détraque d'une façon inexplicable et Washburn perd des sets sans même avoir l'air de se défendre. Très grand et d'une carrure imposante, il joue presque entièrement du poignet, ce qui fait que son geste de drive ressemble à un « coup de patte », chose très gênante d'ailleurs pour son adversaire, car il est à peu près impossible de voir à l'avance où il veut placer sa balle. En double, son jeu est particulièrement rapide et ses volées, remarquables, toujours appuyées d'un coup sec, mais puissant, du poignet. Malgré ses qualités, je trouve qu'il est bien difficile de le « placer » vis-à-vis de nos joueurs à cause des différences de forme qu'il a montrées et qui n'ont plus l'excuse du manque d'entraînement.

Matthey ne ressemble en rien à son compatriote. Plutôt petit, très souple et agile, il paraît être surtout un joueur de double. En simple, son jeu est très net et joli à voir, mais, à mon avis, manque un peu de consistance. Ses coups les plus effectifs sont la volée basse et un smash de tout premier ordre.

Un autre Américain, qui a fait bonne impression, est le lieutenant Breck, un jeune joueur de la Californie. Encore assez irrégulier, Breck possède un service rapide et bien placé, et un très bon drive. Avec de l'entraînement, il doit certainement faire de grands progrès.

En résumé, je crois qu'aux Etats-Unis, comme ailleurs, deux ou trois joueurs se détachent nettement du peloton ; ceux qui suivent sur la liste des dix ne sont plus de la classe des grands champions internationaux, je ne veux pas dire par là que ce ne soient pas des joueurs de première classe. Il faut espérer que nous en reverrons quelques-uns dans les championnats de cette année, à Wimbledon par exemple, où ils retrouveront le jeu sur l'herbe, dont ils sont tous particulièrement enthousiastes. — W. Laurentz.

LES CHAMPIONNATS DU QUEENS' CLUB ET DU TENNIS-CLUB DE PARIS

Les championnats d'Angleterre (courts couverts) qui se sont déroulés au Queen's Club, ont vu leur intérêt considérablement augmenté par la présence de nombreux étrangers, tels que les Américains, Washburn et Matthey, et les Australiens, Doust, Jones, Heath et Lycett.

Le single hommes fut gagné par Davson, qui a fait preuve d'une grande supériorité sur ses adversaires. Quant à Lycett, champion d'Australie en double en 1914, il démontra qu'il n'a rien perdu de ses qualités d'avant-guerre, en triomphant aisément en double, avec Heath, et en mixte, avec la joueuse californienne, Miss Ryan.

Le single de dames a vu la rentrée et la victoire de Mme Lambert-Chambers, championne d'Angleterre, depuis de nombreuses années.

Le deuxième tournoi du mois d'avril, a eu lieu au Tennis-Club de Paris, et nous a rappelé pour la première fois depuis la guerre, les grands championnats d'avant la guerre.

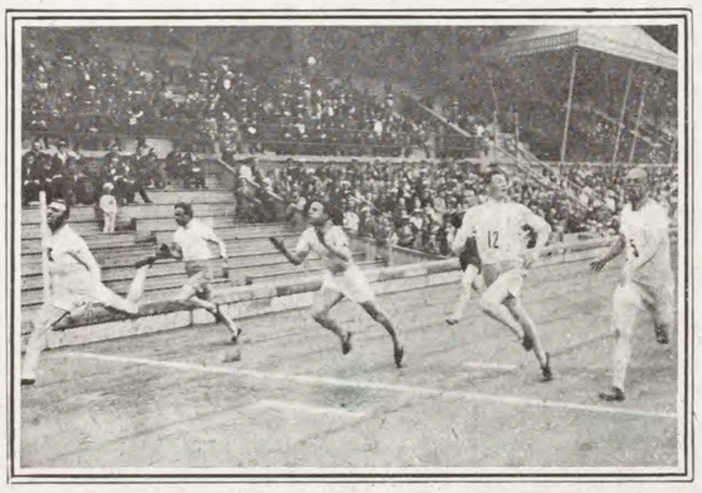
Gobert fut le vainqueur du simple, jouant d'ailleurs merveilleusement cette épreuve. Placé en haut de la liste il triompha facilement de Guillemot et de Matthey. Quant à Laurentz, après avoir éliminé Breck et Brugnon, vainqueur la veille de Washburn, il s'est trouvé dans la finale contre son vieil adversaire d'avant-guerre. Il perdit ce match par trois sets à rien. Gobert était dans un de ses meilleurs jours et dans ces conditions il n'est pas question de le battre; Laurentz regrette seulement de ne pas avoir fait un meilleur résultat. Très fatigué à la suite de la finale du double, que Gobert et lui avaient gagné difficilement la veille contre l'équipe américaine, Washburn-Mattehy, il ne s'est senti d'attaque à aucun moment et dut tenir sur la défensive d'un bout à l'autre de la partie, chose qui ne lui a jamais réussie.

Mlle Amblard, dont c'était la réapparition sur les courts, a gagné le championnat simple de dames, battant Mme Vaussard, dans la finale, en deux sets.

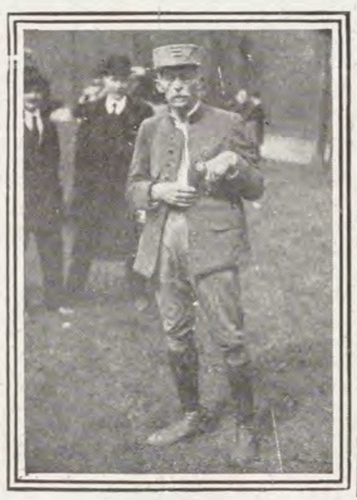
Mme Vaussard et Laurentz gagnèrent le championnat mixte également en deux sets, contre Mlle Amblard-Gobert.

Espérons que nous nous retrouverons encore plus nombreux dans les prochains tournois, en France comme en Angleterre. Ce début de saison est de bon augure et je crois que nous pouvons compter voir du beau sport cet été.

L'ÉQUIPE DE CROSS COUNTRY DES ÉLÈVES ASPIRANTS D'ISSOUDUN, A FOURNI UNE SAISON REMARQUABLE QU'ELLE A CLOTURÉE EN S'ADJUGEANT LE CHAMPIONNAT MILITAIRE.

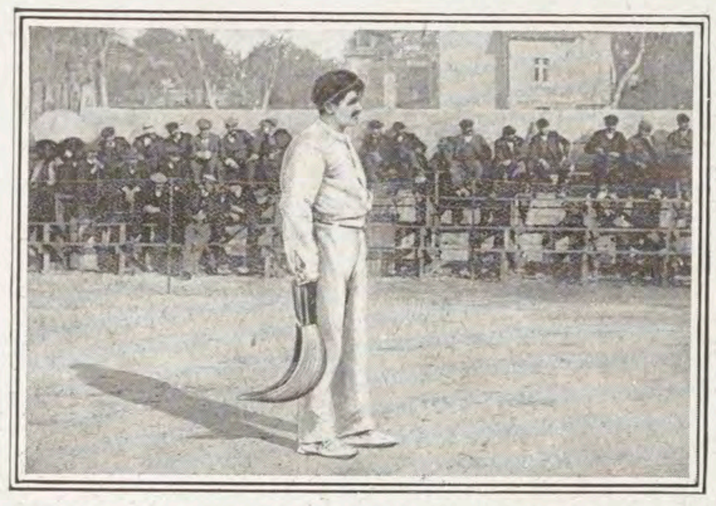


DÉPART D'UN 100 MÈTRES PLAT SUR LE STADE DE STOCKHOLM ; A GAUCHE : LE NORVÉGIEN OLAF FROGNER, LE GAGNANT, EN 10 S. 8/10, QUI EST MORT DE LA GRIPPE,



LE COLONEL RISER A EFFECTUÉ LE CROSS DES ANCÊTRES EN 1 H. 16 M. 13 S.

PAVESI A GAGNÉ LA COURSE DE 100 KIL., ORGANISÉE EN ITALIE EN 11 H. 14 M. 32 S.



CHIQUITO DE CAMBO, LE CHAMPION DES CHAMPIONS DE PELOTE BASQUE, A FAIT SA RENTRÉE EN PUBLIC LE 22 AVRIL AU FRONTON DE PAU, ET S'EST FAIT BATTRE DE JUSTESSE.

ÉQUIPE DE WATER POLO DE LA LIBELLULE, CHAMPION DE 1914. DE GAUCHE A DROITE : RIGAL, BAUGERTER, LAUFRAY (CAP.), DUBOIS, MOUTIER, MEISTER, PERNOD.

NATATION

LES RECORDS DE NATATION

On s'étonne, et avec juste raison, de voir la différence qui existe entre les records mondiaux et les records français.

Nous voyons, par exemple, l'Australien Cecil Healy — tué pendant la guerre — couvrir les 100 yards soit 91 m. 438 en 55" ; les 110 yards soit 100 m. 57 en 1' 3" ; et les 120 yards soit 109 m. 725 en 1' 10" par l'américain C. M. Daniels.

En France, Georges Rigal, notre meilleur homme sur la distance parcourt les 100 mètres en 1' 13". Record français.

On se rend compte immédiatement d'après le tableau ci-dessus de la différence de temps qui existe entre nos records nationaux et les records mondiaux.

Or, si l'on fait venir en Europe l'Australien Cecil Healy et l'Américain C. M. Daniels, pour ne citer que ces deux-là ; si l'on fait courir ces deux athlètes avec nos athlètes à nous, dans nos piscines, dans nos eaux de rivières ; tout change !

En 1906, à Joinville, Cecil Healy gagne le championnat du monde de 100 mètres en 1' 8" !

La même année, aux Olympiades d'Athènes, l'Américain C. M. Daniels gagne les 100 mètres en 1' 13 ! !

Voyez-vous, tout change ! On ne comprend plus ! Or la raison en est fort simple : organisation, piscines et virages.

En France on s'attaque à un record, à celui des 100 mètres par exemple, avec un virage *à la corde* aux 50 mètres.

En Amérique on s'attaque à un record avec virages *bute* tous les 25 mètres ! En France, les piscines sont si sales, l'eau est si noire, qu'il est nécessaire de lever la tête en nageant pour se diriger.

En Amérique, en Angleterre, en Allemagne, en Belgique, l'eau est si claire qu'on a tracé dans le fond des piscines des lignes noires pour permettre aux coureurs de se diriger sans avoir à lever la tête.

Donc gros avantage. Et les nombreuses secondes qui séparent nos temps de ceux des records mondiaux sont de cette façon-là facilement gagnées.

Surtout que l'on ne me taxe pas de chauvinisme. La valeur parle, évidemment. Nos meilleurs champions français, amateurs comme professionnels, ne sont pas encore capables de lutter avec chance de succès contre les champions étrangers. Ceci nous le savons et en sommes convaincus. Et cela durera tant que nos pouvoirs publics ne se débrouilleront pas pour nous doter de piscines et ce n'est pas encore hélas ! — Henry Decoin.

Informations.

Le gagnant de la traversée de Paris à la nage 1913 *Barrière* de retour des armées a repris son entraînement en vue des prochaines Olympiades américaines réservées aux armées alliées.

Le gagnant des traversées de Paris, de Rouen et de Tours représentera sous les couleurs du S. C. U. F. la France dans le 1.500 mètres.

AVIRON

LE CONGRÈS DE LA FÉDÉRATION FRANÇAISE

Le 6 avril, les groupements régionaux étaient réunis en Congrès, à Paris à l'hôtel Terminus, sous la présidence de M. Glandaz, assisté de MM. Haffreingue et Wettengel vice-présidents, Sévin trésorier et Dorn secrétaire ; seuls le Sud-Ouest et la Méditerranée n'étaient pas représentés. Après avoir donné tous les détails nécessaires sur le travail du Bureau pendant les cinq années de guerre et évoqué les rameurs tombés pour la Patrie, le président exposa aux congressistes la situation des sociétés du Nord et du Nord-Est ! Après avoir longuement étudié la question et envisagé les moyens à employer en faveur des camarades des régions envahies, les assistants décidèrent de leur faciliter le retour à l'activité sportive en leur apportant une aide réellement efficace.

En ce qui concerne l'Alsace-Lorraine, le bureau décida que les sociétés de cette région seraient provisoirement rattachées au groupe du Nord-Est.

L'Organisation des Championnats d'Europe et de France est, sur sa demande, accordée à la ville de Mâcon. Enfin le premier congrès régulier est fixé à fin février 1920 ; jusqu'à cette époque, le Bureau central continuera à fonctionner et préparera les questions à soumettre au Congrès de 1920.

ET LES BELGES !

Est-il vrai que l'abstention de la Belgique dans la traversée de Paris serait due aux suites d'un match d'avant-guerre, match dans lequel nos sportifs voisins n'auraient pas eu à se louer de la façon dont le règlement était appliqué !

Nous ne pouvions le croire, et pourtant les chinoiseries administratives, qui ont gagné jusqu'à nos sociétés de sports, nous obligent à ne nous étonner de rien ; ne voulait-on pas pour l'épreuve du 27 avril remettre encore sur le tapis la question des professionnels et des amateurs, aux dépens des concurrents étrangers.

Informations.

On annonce que la Fédération Tchéco-Slovaque des Sociétés d'Aviron (Svaz Ceskych Veslarskych Klubu) vient d'adresser une demande d'affiliation à la Fédération Internationale des Sociétés d'Aviron, dont le secrétaire réside à Turin.

L'adresse de la Fédération de Prague est : M. François Widimsky, Karlin 479, Prague.

M. D.-C. Hadfield, champion amateur de la Nouvelle-Zélande, et Ernest Barry, champion du monde (professionnel) ont fait, le 6 avril, le parcours du Championnat. Ce n'était pas un match, les deux hommes ne pouvant pas se rencontrer étant données leurs qualifications, mais Hadfield désirait absolument savoir ce dont il était capable. Aucun amateur ne se trouvant disponible, Barry a gracieusement consenti à mettre le Néo-Zélandais à l'épreuve.

Le Rowing-Club de Lausanne, organise de grandes régates internationales à l aviron qui auront lieu, le 8 juillet, à Ouchy.

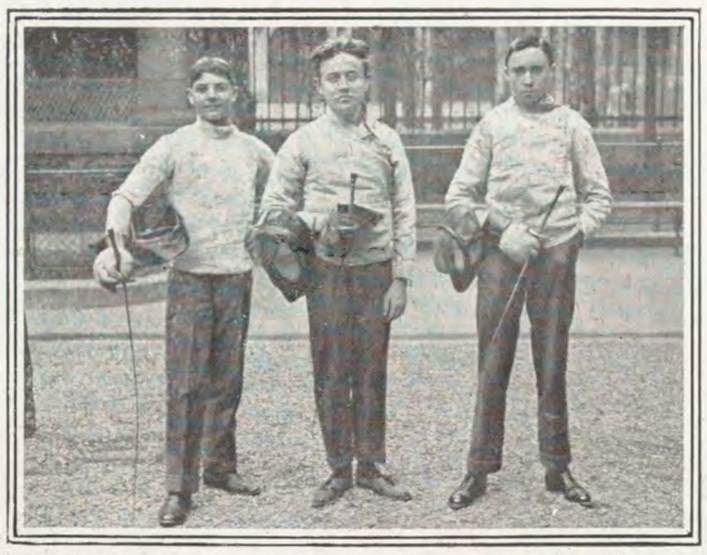
L'assemblée de la Fédération Belge a eu lieu à Bruxelles, le 16 février. Ce n'est pas sans émotion que les sociétés nautiques belges se sont réunies après quatre ans et demi d'esclavage et de privations de tous genres. Le bureau pour 1919 comprend :

Président : M. O. Grégoire (25e année) ; Vice-président : M. A. Delaet ; Secrétaire : M. A. Waefelaer ; Trésorier : M. L. Verdonck ; Secrétaire adjoint : M. Dr A. de Marneffe.

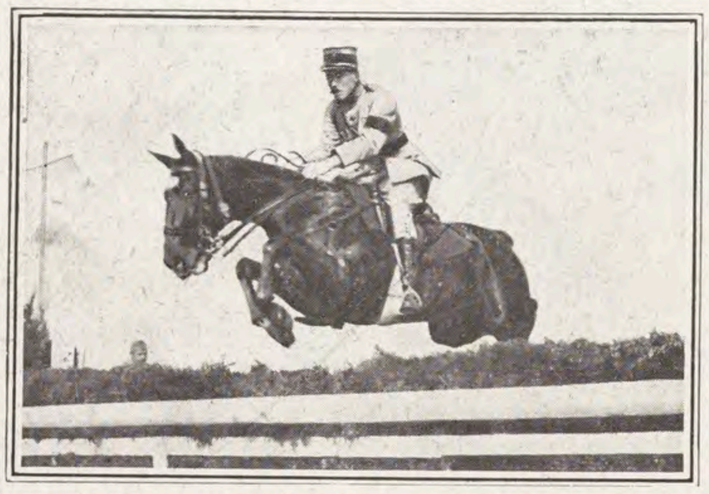
Les Jeux Olympiques de 1920 auront lieu à Anvers et la F. B. S. A. organisera une journée de régates olympiques à Bruxelles où existe un superbe bassin pour courses.

Résultats techniques.

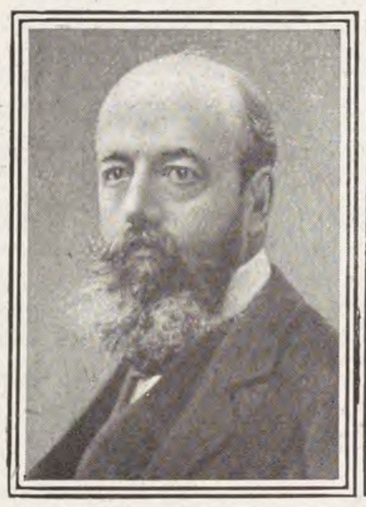
Le 27 avril, la Nouvelle-Zélande gagne le match interallié 2.500 mètres devant l'Amérique ; la course de baleinières revient à l'Armement du 4e Dépôt de Rochefort, et la Course des Conscrits en 4 yole est gagnée par la Société de la Haute-Seine devant la Société d'Encouragement.



LE CHAMPIONNAT INTERSCOLAIRE D'ESCRIME, DISPUTÉ ENTRE LES GRANDES ÉCOLES DE PARIS, S'EST TERMINÉ LE 5 AVRIL PAR LA VICTOIRE DE L'ÉQUIPE DU LYCÉE CONDORCET.

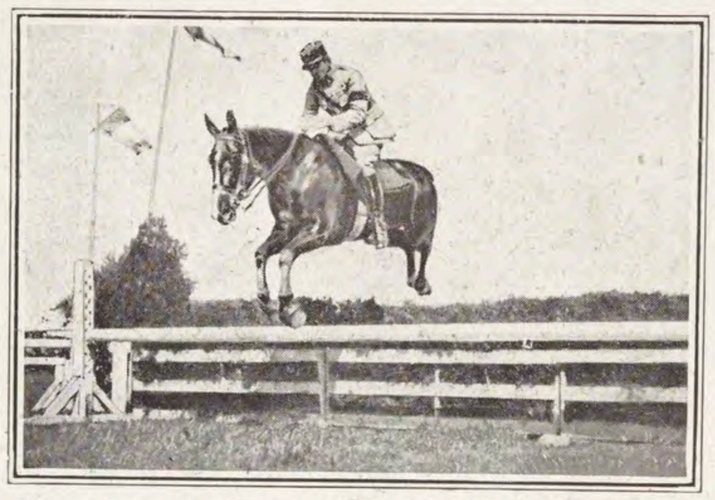


LE 21 AVRIL, A LYON, S'EST OUVERT LE PREMIER CONCOURS HIPPIQUE QUI AIT ÉTÉ ORGANISÉ DEPUIS 1914. LES ÉPREUVES MILITAIRES OBTINRENT UN GRAND SUCCÈS.



MAURICE MARTIN FUT UN DES PREMIERS MEMBRES DU TOURING CLUB DE FRANCE.

PIERRE GIFFARD FUT UN DES PIONNIERS DU TOURISME CYCLISTE EN FRANCE.



PENDANT LE CONCOURS HIPPIQUE DE LYON, DU 21 AVRIL, LE GRAND SUCCÈS FUT OBTENU PAR LES QUATRE ÉPREUVES DE COURSES AVEC OBSTACLES RÉSERVÉES AUX OFFICIERS.

A STOCKHOLM, DANS LES COURSES DE TROTTEURS, UN PROPRIÉTAIRE SUÉDOIS AVAIT ENGAGÉ UN ÉLAN DOMPTÉ, QUI OBTINT SURTOUT UN GRAND SUCCÈS DE CURIOSITÉ.

GOLF

LE GOLF SUR LA COTE D'AZUR

Beaucoup plus encore que dans la région parisienne, le golf est actuellement en honneur sur la Côte d'Azur où la présence de nombreux golfeurs militaires anglais ou américains vaut à nos links du Midi un succès dont ils étaient privés depuis le commencement de la guerre.

De nos huit grands clubs qui tiennent leurs assises de Saint-Raphaël à Menton, trois sont actuellement ouverts.

Le golf de Cannes, subventionné par la Croix-Rouge américaine, n'a toutefois mis à la disposition des joueurs que 9 des trous de son pittoresque parcours de la Napoule, mais les golfs de Nice et de Monte-Carlo ont ouvert leurs grands parcours qui sont quotidiennement sillonnés par de très nombreux golfeurs.

Le succès du golf sur la Côte d'Azur ne saurait du reste avoir de meilleur preuve qu'en la récente conversion du prince de Monaco devenu un fidèle adepte des links du Mont Agel.

Le golf de Monte-Carlo, si audacieusement édifié sur les pentes de la Turbie, séduit tous les visiteurs par la majesté de son paysage et par le parfait entretien de ses greens.

Des épreuves hebdomadaires sont disputées et mettent régulièrement aux prises de nombreux compétiteurs.

A Nice, même succès ; sur les links de Cagnes très nombreux visiteurs et non moins nombreux pratiquants. Le championnat de l'armée américaine qui vient de s'y disputer a magnifiquement couronné une saison bien remplie.

Deux cents golfeurs sélectionnés parmi les meilleurs de chaque grande formation américaine participèrent à cette compétition qui revint aisément au sergent Rautenbush, réalisant avec 71 la meilleure performance du tournoi pour les 18 trous du parcours et qui triomphait en finale du lieutenant Hubbell par 6 d'avance et 5 à jouer.

Le vainqueur du championnat militaire américain n'est pas un inconnu des milieux du golfing, et avait déjà prouvé sa valeur lors des championnats de Chicago qu'il remporta en 1913 et en 1916.

Nous aurons du reste probablement l'occasion de le voir sur nos links parisiens si, comme tout porte à le croire, l'Angleterre relève l'amical défi que lui a lancé l'Amérique et qui nous montrerait la rencontre sur un des parcours de la région parisienne des meilleurs golfeurs anglais et américains. — E. G. Drigny.

Informations.

Une erreur de légende que tous nos lecteurs auront rectifiée du reste nous a fait insérer dans notre dernier numéro sous le nom de Yves Bocatzon, la photographie de M. Pierre Deschamps, le véritable père du golfing français, président de l'Union des golfs de France.

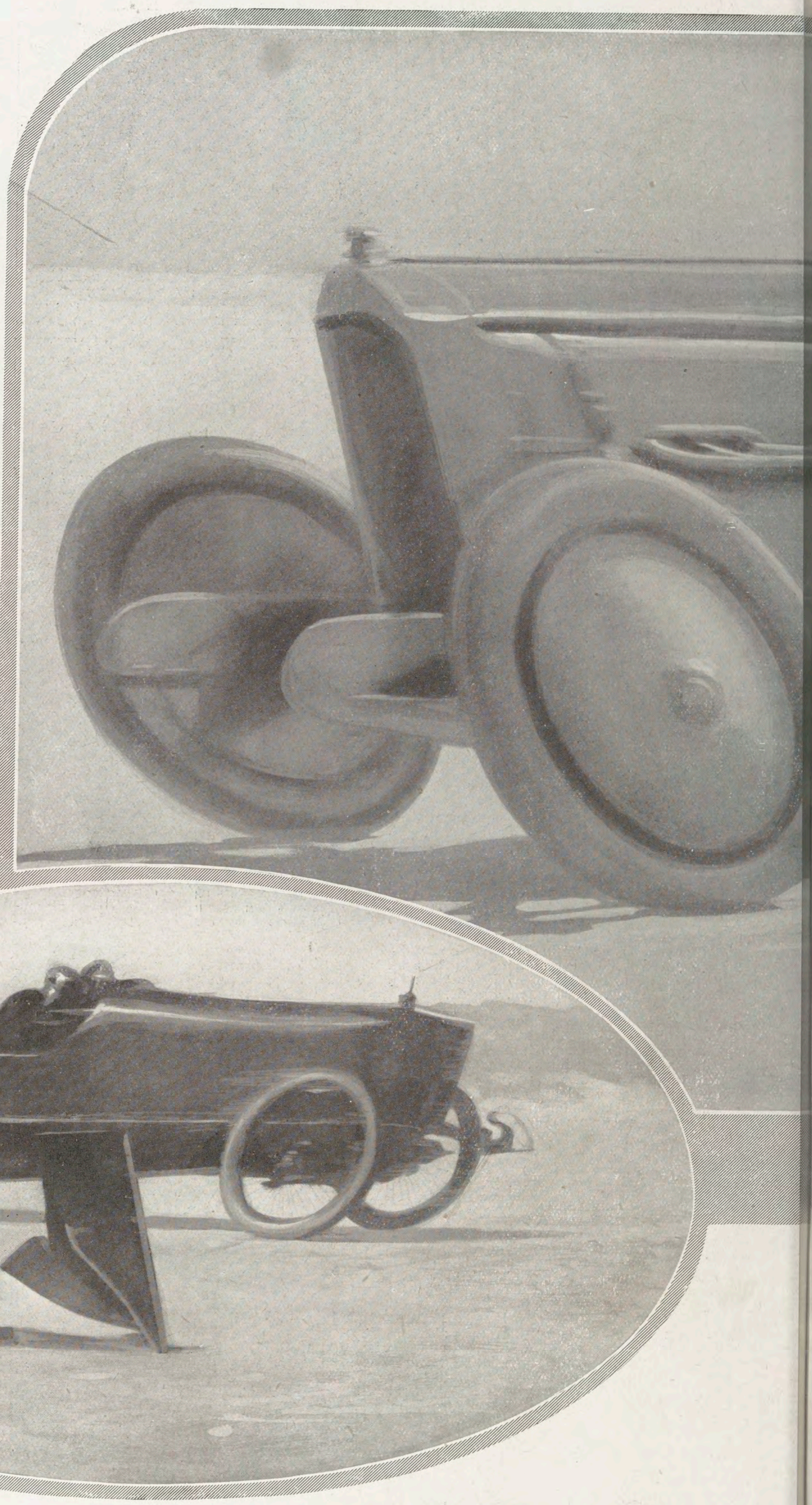
Nous nous excusons auprès de nos lecteurs de cette malencontreuse erreur.

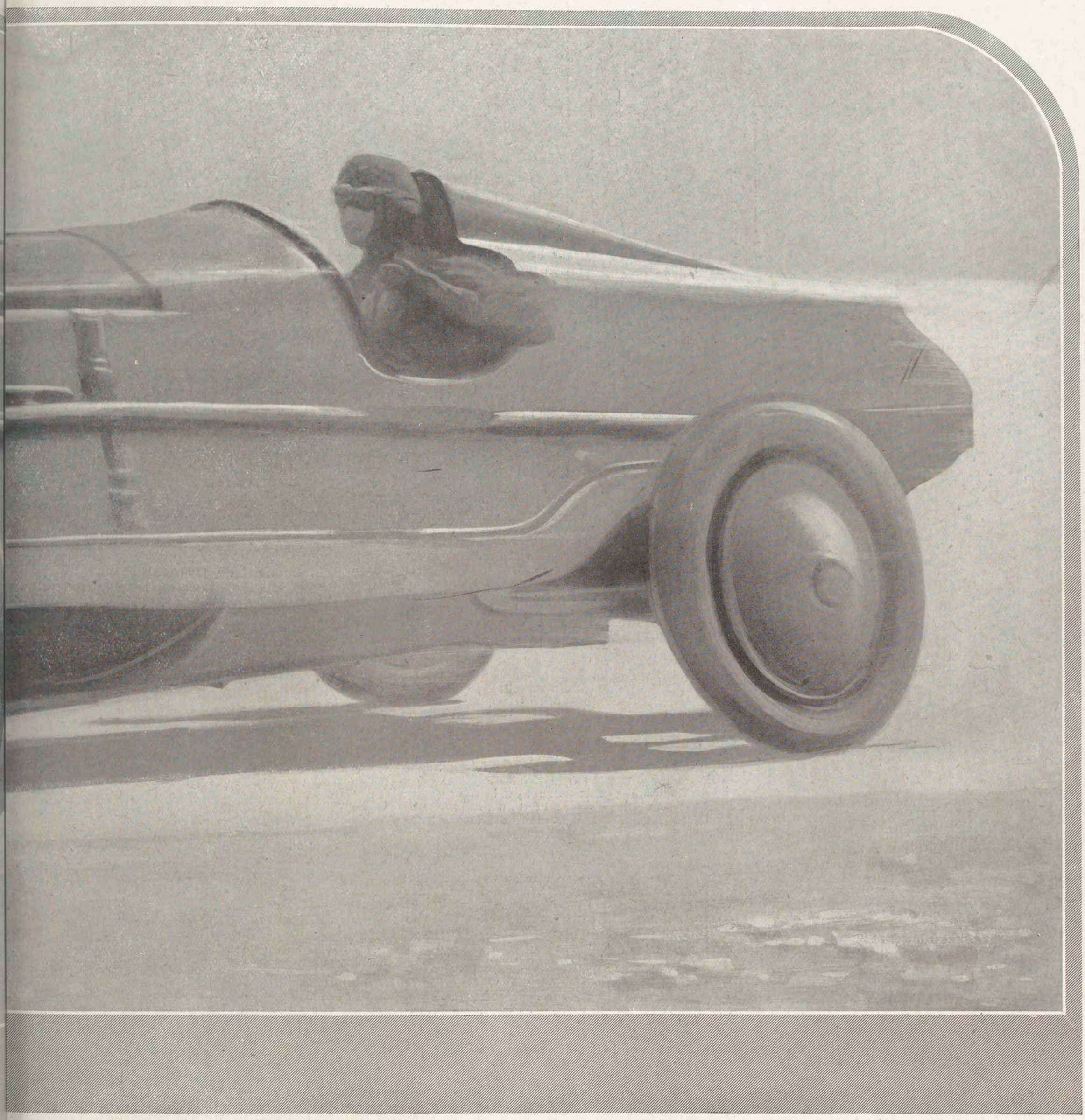
Un tournoi de charité organisé sur les links de Banstead Down et auquel participèrent 20 bons professionnels anglais s'est terminé par la victoire du vieux champion Alec Herd devançant, avec 156 pour les 30 trous, Jack White qui avec 158 partageait la seconde place avec J. B. Batley.

Le récent vainqueur du championnat de l'armée américaine, le sergent Rantenlush a récemment manqué de peu le record du parcours de Nice établi avec 70 pour les 18 trous. Il totalisa en effet 67 pour les 17 trous, mais une mauvaise performance au cours de la dernière course ne lui permit pas de s'assurer la possession du record.

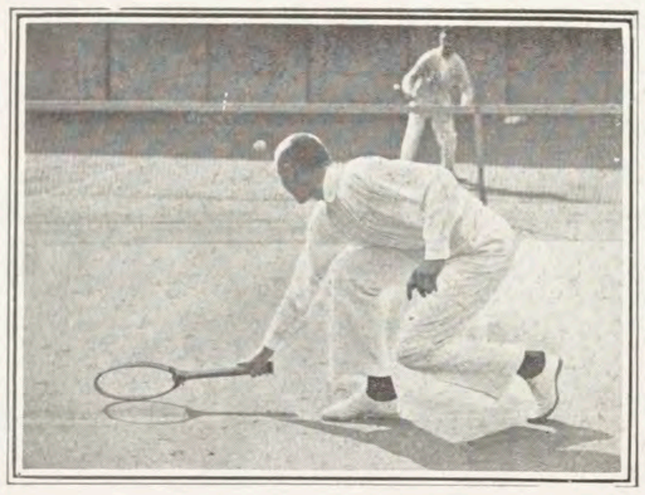
L'excellent international écossais John Reid Gairdner qui avait à son actif de nombreuses victoires, vient de mourir à North Berwick.

LE RECORDMAN AMÉRICAIN DE PALMA EN VITESSE





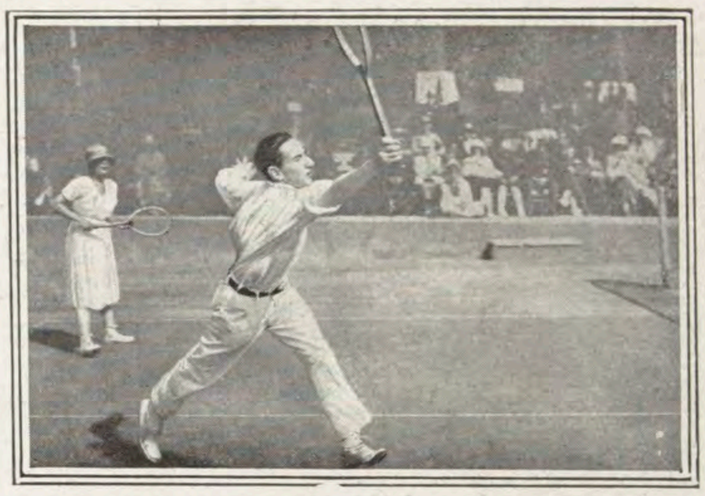
Nous avons rappelé, dans nos derniers numéros, les merveilleuses performances accomplies par l'Américain Ralph de Palma sur l'autodrome d'Ormond Beach, où il couvrit, notamment, le mille anglais (1.609 mètres) en 24" 2/10. Nous donnons une photographie le représentant lancé à plus de 240 kilomètres à l'heure. En médaillon, Ralph Mulford, grand rival de Ralph de Palma.



GOBERT S'EST ADJUGÉ LE CHAMPIONNAT EN SIMPLE DU TENNIS CLUB DE PARIS, QUI S'EST TERMINÉ LE 27 AVRIL EN BATTANT W. LAURENTZ DANS LA FINALE

Mlle AMBLARD, LE 27 AVRIL, S'EST ADJUGÉ LE SIMPLE DAME DU TENNIS CLUB DE PARIS.

Mme VAUSSARD ET LAURENTZ ONT GAGNÉ LE DOUBLE MIXTE DU TENNIS CLUB DE PARIS.



ALBARRAN, JOUEUR DE TENNIS REMARQUABLE EST LA RÉVÉLATION DE L'ANNÉE, IL S'EST DISTINGUÉ CETTE SAISON DANS LES TOURNOIS ORGANISÉS DANS LE MIDI.

ESCRIME

IL FAUT NOUS OCCUPER ACTIVEMENT DES SCOLAIRES.

Le vieux maître Ruzé a été longtemps l'âme de l'Escrime scolaire... qui ne se souvient de sa silhouette légendaire, parmi les escrimeurs de ces vingt dernières années, dont les trois-quarts, même sans être ses élèves, sont passés par ses mains !... Affairé, souriant, blagueur, son éternel petit bout de cigarette aux lèvres, il se démenait avec un admirable dévouement parmi ses jeunes poulains, qu'il réunissait, religieusement, chaque dimanche, jugeant, conseillant, présidant, organisant, partout à la fois, pour le seul plaisir de former à l'escrime tout ce petit monde turbulent dont beaucoup, grâce à lui, sont devenus, par la suite, de grands champions !

Or, notre pauvre Ruzé vient d'être sérieusement malade, et je doute qu'il puisse reprendre de sitôt le cours de ces séances fatigantes de l'Escrime scolaire... En attendant, il faut nous occuper des jeunes, et nous en occuper activement. Si l'U. S. F. S. A. accepte, ce qui est probable, de confier à la Fédération Nationale d'Escrime les championnats scolaires, il nous faudra reprendre sérieusement en main un calendrier conçu en dépit du bon sens, où les championnats de France président les championnats de Paris qui ne sont pas des championnats tout en en étant, il faut demander aux grandes Sociétés parisiennes : Société d'Escrime à l'Epée, Armes de Combat, Académie d'Epée, d'inscrire une poule scolaire dans chacune de leurs réunions dominicales, et d'admettre les mieux classés à rencontrer ensuite leurs aînés dans les poules mixtes... L'escrime s'apprend autant en assaut qu'au plastron... Au contact des champions, nos scolaires pourront acquérir rapidement la « manière », qui leur manque toujours... ils apprendront ainsi la tenue, et ne seront plus des enfants qui « s'escriment » puérilement, mais des hommes déjà qui lutteront, athlétiquement, et auront le sens du combat, qui toujours leur manque... Allons ! que les bonnes volontés se manifestent ! Il faut agir ! La Fédération a bien voulu écouter favorablement ma demande, et je sais que nous allons nous adjoindre déjà une commission scolaire, dont *Rodocanachi* sera le président, et *Troisgros* le secrétaire général... Avec de tels hommes, et qui sont sûrs de pouvoir toujours compter sur nous, l'Escrime scolaire doit prendre rapidement le plus magnifique essor ! — Joé Bridge.

LE MAITRE ROSSIGNOL EST DÉCORÉ DE LA LÉGION D'HONNEUR

Voila une promotion qui va faire plaisir à tout le monde de l'Escrime, dont Rossignol est une des plus belles figures !

Sorti numéro 1 de Joinville, puis maître-adjoint à l'Ecole Militaire, il passa par Limoges et la guerre le trouva maître d'armes au Cercle Volney... Rossignol était alors, en 1914, un de nos trois ou quatre plus forts fleurettistes ! Très rarement battu, il fut l'égal des Pini, Verbruge, Selderschlag, Kirchhoffer, et son jeu est d'une admirable beauté !

Pendant la guerre, Rossignol fut l'égal de lui-même et se conduisit héroïquement Médaille militaire et Croix de guerre vinrent rejoindre, sur sa robuste poitrine, les ordres innombrables de tous les pays dont elle était déjà constellée. Notre pauvre grand ami eut la douleur de perdre son fils, Eugène, qui marchait déjà sur les traces glorieuses de son père, et qui, sous-officier comme lui, décoré comme lui, tomba au champ d'honneur quelques jours avant l'armistice !

Le ruban rouge de Rossignol est la récompense méritée d'un grand soldat et d'un grand champion, qui porta très haut la gloire des armes françaises !

Informations.

Le 17 et le 18 mai se dispute au Cercle Hoche, l'ultime match Paris-Province, qui réunit nos vingt-quatre meilleurs professeurs et amateurs, et d'où sortiront, aux trois armes (épée, sabre et fleuret) nos représentants officiels aux Olympiades américaines

Le journal *les Armes* va donner, au Nouveau-Cirque, un grand gala d'escrime : *l'Assaut de la Victoire,* où se mesureront en *matches* nos meilleurs champions et les plus grands escrimeurs étrangers

L'escrime semble devoir renaître en Suisse, où M. Putet de Rochemont peut, s'il veut continuer comme par le passé, faire un bien énorme à la cause des armes.

COURSE À PIED

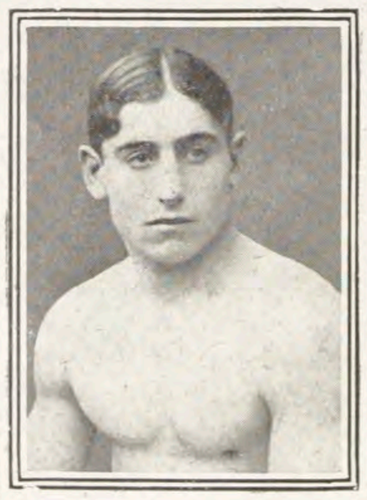
DES PISTES

Il est tout à fait regrettable que le pedestrian qui désirait commencer son entraînement pendant la première quinzaine d'avril (ce qui est du reste déjà tard) n'ait pas été en mesure de le faire faute de pistes. Il ne faudra pas s'étonner si nos couleurs nationales sont mal représentées. Ce ne sont point les bonnes volontés qui manquent ; il y en a pléthore, surtout à un début de saison. Pourquoi les paralyser dès leur naissance ou les renvoyer à une échéance trop lointaine ? Grâce à ce manque de prévoyance tous nos clubs sont responsables du mauvais fonctionnement de nos sports athlétiques et de l'insuffisance des résultats obtenus. Combien de fois ai-je répété que le meilleur forgeron ne pouvait travailler faute d'outils ! Croyez-vous que l'athlète fasse exception et puisse s'entraîner sans la piste, qui représente son instrument de travail ? Il n'y a malheureusement pas à l'heure actuelle en France deux pistes dignes de ce nom. Quelle honte pour une nation comme la nôtre ! Avant de songer à édifier des stades monumentaux, il faudrait se préoccuper de faire construire de simples petits stades communaux. Cela fait évidemment moins d'effet aux yeux des masses ; aussi s'explique-t-on que nos bluffeurs se désintéressent d'une cause qui ne les mettrait pas en évidence. — Géo André.

Résultats techniques.

- Le 6 avril, à Saint-Cloud, Duménil gagne le Cross des Ancêtres, 12 kilomètres 600 en 48 m. 36 s. 4/5, et Cambron (Arago Sport Orléanais) gagne le National de la F. G. S. P. F. à Bellevue.
- Le 12, en Amérique, Joie Ray, champion du mille, bat le record du monde de cette distance en 4 m. 14 s. 3/5, ancien record Johanny Overton 4 m. 16 s.
- Le 13 avril, Longchal gagne le brevet pédestre de la F. S. A. P. F., 10 kilomètres entre Paris et Neuilly ; à Bruxelles le même jour Vancampenhout s'adjuge le National Belge, 12 kilomètres, devant Smets à 700 mètres.
- Le 20 avril, à Paris, Vermeulen couvre 15 kilomètres en 51 m. 12 s. 2/5, à 320 mètres devant Keyser.

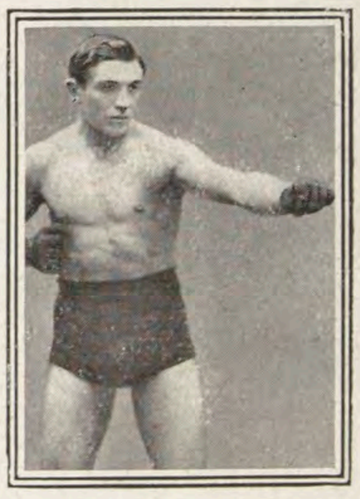
LE MAITRE ROSSIGNOL QUI VIENT D'ÊTRE FAIT CHEVALIER DE LA LÉGION D'HONNEUR.



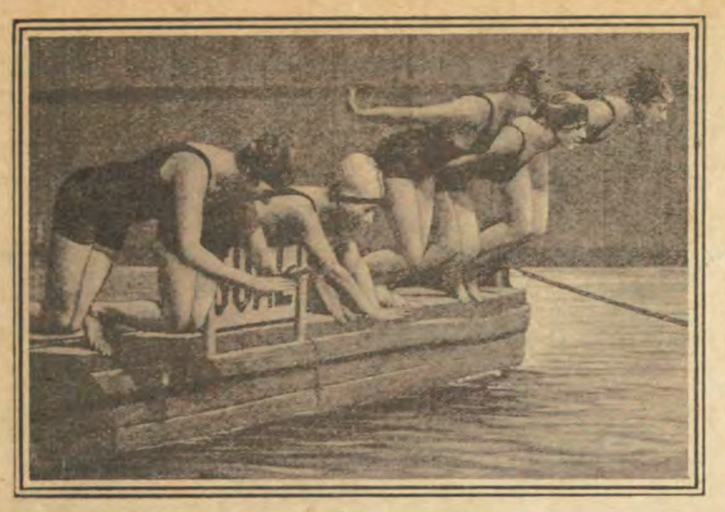
FRANCIS CHARLES, LE 24 AVRIL, A PARIS, A FORCÉ EUSTACHE A ABANDONNER.

A STRASBOURG, LE 28 MARS, L'ASSOCIATION SPORTIVE DE STRASBOURG A FAIT MATCH NUL AVEC LA 14e SECTION SANITAIRE ANGLAISE EN ASSOCIATION, PAR 1 BUT A 1.

LEDOUX, LE CHAMPION D'EUROPE POIDS BANTAMS, VA REMONTER SUR LE RING.

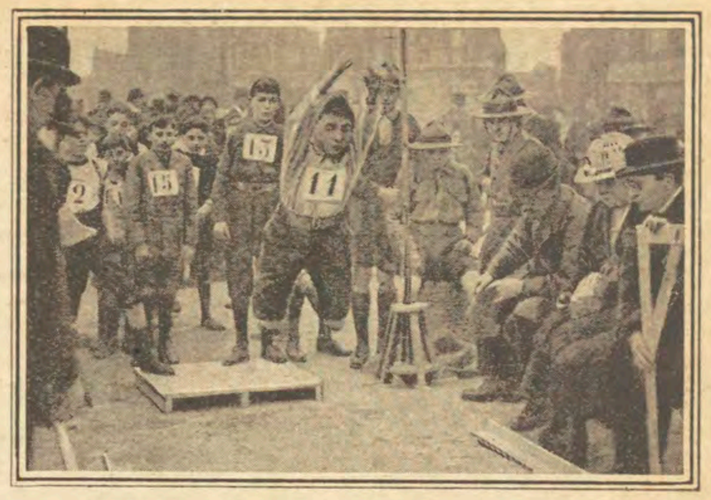


L'ANCIEN CHAMPION DE FRANCE PIET, QUI EST MORT AU CHAMP D'HONNEUR



DÉPART DE CHAMPIONNAT : DE GAUCHE A DROITE, MISS GALLICAN, MISS RYAN, MISS UHLAND, MISS ARKLIE ET MISS DOROTHY BURNS, LA CHAMPIONNE DE CALIFORNIE.

L'ÉQUIPE GAGNANTE DU CROSS D'ACADÉMIA : DE GAUCHE A DROITE, Mlle YVONNE ISAMBART, Mlle ALICE GUERY, Mlle SUZANNE GUERY, Mlle SIMONNE SCHERRER.



UN JEUNE ÉCOLIER PREND PART A L'ÉPREUVE DU SAUT EN LONGUEUR SANS ÉLAN, LE 13 AVRIL, LORS DU CONCOURS INTERSCOLAIRE DE SPORTS ORGANISÉ A PARIS.

SPORTS FÉMININS

LES RECORDS DE FRANCE

Nos lectrices nous ont demandé, à la suite de nos derniers articles, de leur donner la liste complète des records féminins de France.

Nous nous empressons de satisfaire ce désir, d'autant plus que les performances réalisées montrent les résultats remarquables déjà obtenus. Et ce n'est qu'un début. Chaque jour nos athlètes féminines font des progrès qu'on ne saurait trop mettre en valeur et sur lesquels nous aurons l'occasion de donner des précisions.

Voici donc le palmarès officiel de la Fédération des Sociétés féminines sportives de France :

Courses plat :	80 m. 11 sec. 1/5	Mlle Suz. Liébrard (F. S.)
:	300 m. 48 sec. 4/5	Mlle Suz. Liébrard (F. S.)
:	1000 m. 3' 30" 3/5	Mlle Lucie Cadiès (F. S.)
	1500 m. 5' 54"	Mlle Lucie Cadiès (F. S.)
Haies :	83 m. 16"	Mlle Suz. Liébrard (F. S.)
Saut longueur avec élan :	4 m. 53	Mlle Suz. Liébrard (F. S.)
sans élan :	2 m. 36	Mlle Suz. Liébrard (F. S.)
Saut hauteur avec élan :	1 m. 29	Mlle du Leslay (F. S.)
sans élan :	1 m. 03	Mlle Th. Brulé (F. S.)
Poids 4 kgs (2 bras add.)	13 m. 92	Mme Gouraud-Moriss —
Javelot (droit, 17, 92 g. 15, 22)	33 m. 14	Mlle Suz. Liébrard (F. S.)

On voit que Mlle Suzanne Liébrard qui détient ses records est bien l'athlète complète française. Il est à souhaiter que des rencontres internationales lui permettent, en se mesurant avec les étrangères, de prouver sa valeur d'une façon convaincante. — JEANNE MAY.

Informations.

DEUX championnats féminins ont été disputés ce mois-ci. Il est prouvé que le public commence à prendre au sérieux les concurrentes — ce qui est une victoire sur laquelle on ne saurait trop insister — et que les athlètes du sexe faible ont une compréhension sportive au delà de tout éloge.

LE championnat d'association, disputé le 6 avril, au Red Star, mettait en présence « Femina-Sports » et « En avant ». Le match fut nul (0 à 0) Femina-Sports, ayant gagné le match aller par 2 buts à 0, devient détenteur du challenge Raoul Baudet pour un an.

LE 13, au hockey, Academia battait la Vie au Grand Air du Médoc après une prolongation de dix minutes par 1 but à 0. Academia dut jouer à 10 pendant presque toute la partie, l'une de ses joueuses ayant été blessée légèrement. C'est Mlle Bejaud qui réussit le shot de la victoire.

PRÉPARATION MILITAIRE

QU'EST-CE QUE LA PRÉPARATION MILITAIRE

LA Préparation militaire a été définie de bien des manières depuis plus de dix ans que le terme s'est imposé à l'attention publique, malgré les confusions auxquelles il se prête.

« Préparation militaire » peut vouloir dire, mise en état d'organisation préventive de tout ce qui se rattache à l'Armée et à la Défense nationale, mais le bon sens populaire a bientôt compris qu'il s'agissait d'une expression résumée, destinée à entrer dans le langage courant et que l'œuvre consistait à « préparer l'adaptation physique et morale de la jeunesse à ses devoirs d'homme et de citoyen, à sa fonction de soldat ».

A cet égard, comme a tant d'autres, il convient de ne pas s'attarder à la valeur d'expression du mot, mais de s'attacher à la puissance de volonté, d'action et de résultat qu'il comporte.

Nous avons dit que la guerre, dont le développement tragique se poursuivra implacablement jusqu'à la victorieuse réparation de nos droits violés, nous avons dit que la guerre nécessitait impérieusement l'appel de tous les citoyens en état de porter les armes. Parmi ceux-ci, les jeunes gens de la classe 19 seront les premiers à marcher dès que la classe 18 aura rejoint ses dépôts. Or, nous savons que, préalablement et convenablement entraînée, cette classe pourrait, non seulement apporter des éléments dont la valeur de résistance serait consolidée, mais encore que les déchets éliminés par les conseils de revision ne priveraient pas la défense nationale d'effectifs atteignant l'importance numérique de plusieurs corps d'armée.

Ainsi donc, cette raison, d'ordre purement militaire et d'une signification patriotique incontestable, suffit pour justifier à elle seule l'immédiate organisation de la Préparation militaire obligatoire et, par suite, de l'adoption d'un programme et d'une méthode d'instruction destinée à « faire vite » et autant que possible « à faire bien ».

La méthode d'éducation physique vous sera exposée tout à l'heure. Voyons ce que sera l'ensemble du programe d'instruction pré-militaire obligatoire.

Ce programme s'adressera à la masse et ne pourra s'intéresser qu'incidemment à la préparation du recrutement des armes spéciales, au moins pendant la durée des hostilités.

Le programme d'instruction élémentaire, que l'on peut mettre en parallèle avec le programme des épreuves communes à toutes les armes dans le B. A. M., comprendra trois parties.

A. L'ÉDUCATION PHYSIQUE, graduée selon les catégories physiques auxquelles sont affectés les élèves-soldats, par l'examen médical et physique d'entrée (forts, moyens, faibles).

B. L'ÉDUCATION MORALE, simple rappel de l'enseignement scolaire précisée, en vue du rôle de soldat.

C. L'ÉDUCATION MILITAIRE ÉLÉMENTAIRE, visant au dressage individuel du futur soldat.

Les coefficients, 7 pour l'éducation physique 1, pour l'Education morale et 3 pour l'Education militaire, exprimant l'ordre d'importance attribué à chacune d'elles dans l'ensemble du programme d'instruction pré-militaire.

L'Education physique comprendrait :

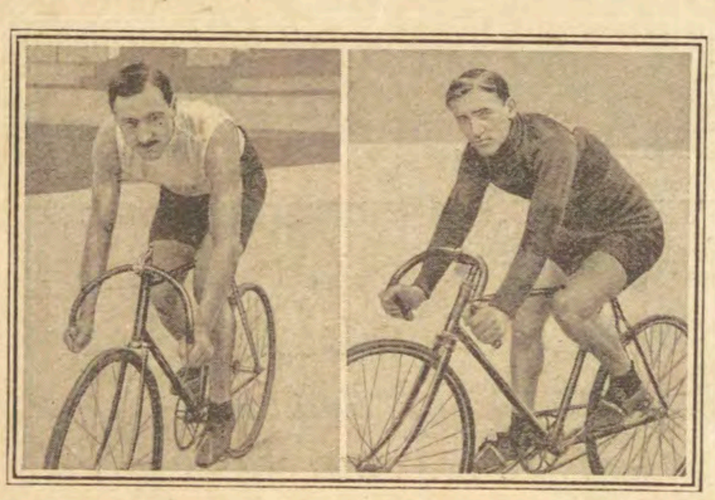
1° L'éducation physique proprement dite, coefficient 5
2° Entraînement à la marche, coefficient .. 1
3° Hygiène élémentaire, coefficient 1
4° Natation, coefficient 3

L'entraînement à la marche devra amener progressivement l'élève-soldat à faire facilement 20 kilomètres sur route et en terrain varié, sans armes, équipements, ni chargement d'aucune sorte.

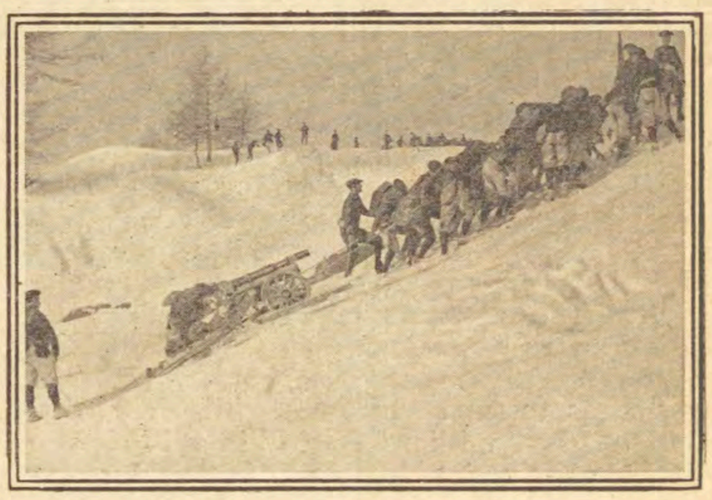
L'hygiène aura pour but de faire pratiquer réellement l'hygiène aux élèves-soldats, et à leur enseigner les premiers soins à donner aux blessures légères. — GEORGES SCHILLER.

(A suivre.)

LE 13 AVRIL, UN CONCOURS ÉTAIT ORGANISÉ ENTRE LES ÉLÈVES DES ÉCOLES DE LA VILLE DE PARIS. NOTRE CLICHÉ REPRÉSENTE UN DES CONCURRENTS LANÇANT LE POIDS.



DUPUY (FRANÇAIS), A GAUCHE ET THYS (BELGE) A DROITE, VAINQUEURS DES SIX JOURS DE BRUXELLES PAR UN TOUR, COUVRANT 4205 KIL. 560 (DU 31 MARS AU 6 AVRIL).

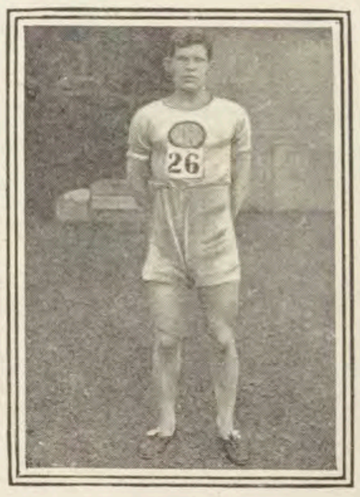


PENDANT L'HIVER DE 1917, LES ALPINS CHARGÉS DE DÉFENDRE CERTAINES CRÊTES DES VOSGES, FOURNIRENT DE GROS EFFORTS ATHLÉTIQUES POUR MONTER LEURS PIÈCES.

LORD HOPE VIENT DE GAGNER LE CHAMPIONNAT DE GOLF DE L'ARMÉE BRITANNIQUE.

LE COMINGMAN BECKETT EMPLOIE SES MOMENTS DE LOISIRS A JOUER AU GOLF.

ENGHIEN, CHAMPION DE HOCKEY 1918 ; DE GAUCHE A DROITE : VALENTIN, STRACK, PETIT-DIDIER, WALLET RIVIÈRE, MAUBRES, ROLLIN, W. KNOCKER, LUC, ROUSSEL, J. KNOCKER.



LE SUÉDOIS NILS ENGDAHL VIENT DE COURIR LES 400 MÈTRES PLATS, EN 49 S. 4/10.

ÉLIA PAMPURI, A DROITE, CHAMPION D'ITALIE VA LUTTER PROCHAINEMENT A MILAN.

YACHTING

LA NOUVELLE JAUGE INTERNATIONALE

Le mouvement qui porte le monde du Yachting vers la nouvelle jauge se décompose en deux temps, comme disait jadis mon brigadier instructeur : la nouvelle formule de jauge d'une part, l'internationalisation de cette jauge d'autre part. Liquidons tout de suite le deuxième temps ; il paraît superflu dans une revue de gens de sport de ratiociner sur les avantages des rencontres entre nations, la cause est gagnée depuis longtemps et admise par tous. S'il y a encore quelques vétustes compétences, enfouies parmi des dossiers poussiéreux, dans des fauteuils que tapissent des araignées jamais troublées, qui ne voient pas autre chose que leurs petits bateaux qui marchent si bien dans leurs petits patelins le jour de leurs petites régates, laissons-les dormir en paix sur leurs petites mares stagnantes : tous les sports ont leurs « rabougnats », dirait Fr. Reichel.

Donc la jauge est internationale, il vaudrait mieux dire aujourd'hui pro-alliée. A la suite d'une délibération prise à l'unanimité par le Comité national des Sports dont font partie l'Association du Yachting de Courses et l'Union des Sociétés de Rivières, il a été décidé que les nations ennemies de la France à la date du 11 novembre 1919 ne pourraient sous aucun prétexte se trouver en compétition sportive avec les nations alliées pendant un laps de temps minimum de dix années.

Nous arrivons à la question de la nouvelle jauge. Dès la fin de l'année 1918, des yachtsmen américains, anglais et français prenaient le contact pour discuter de cette importante question. M. Ch. Prince s'était mis en rapport avec ses collègues d'Amérique. Des membres du Royal Thames Y. C. s'étaient abouchés avec leurs amis du C. V. P. pour échanger leurs vues. M. Fife, le célèbre constructeur de Fairlie était également consulté. De l'ensemble de ces préliminaires, il ressort que tout le monde désire :

1° Des bateaux moins chers ;

2° Des unités plus petites dans les petites classes ;

3° Des échantillons moins forts ;

4° Un peu plus de liberté de conception et moins de rigorisme de formule.

Les bateaux moins chers, cela veut dire l'exclusion des espars creux, des Marconis, la diminution sensible des épaisseurs de bois, du nombre des varangues, la suppression des grands 12, 15 et 19 mètres à la seule disposition des milliardaires, le millionnaire n'étant plus qu'un pauvre diable. Sur ces points l'entente est absolue.

Quant à l'élasticité de la formule, un certain nombre de nos collègues français penchent vers la solution qui a présidé à l'établissement des bateaux de la série des Rivières en 1913. Etant donné les restrictions de voilure, élancements, largeur, longueur, franc-bord, poids et tirant d'eau, vous enfermez votre futur racer dans la boîte imaginaire des dimensions maxima, et, ceci fait, vous le dessinez à votre gré, pointu, rond, carré, bulb, fin-keel ou dériveur, cotre, ketch et... même trois mâts carrés si vous avez de l'imagination. Et tout cela sans formule mathématique dont l'apparence rébarbative rebute les cœurs simples et incite les plus roublards à toutes sortes de truquage. — Jean Savoye.

RÉGATES CANNOISES

Les premières réunions données après la guerre se sont disputées Cannes. Grâce à l'activité de la Société des Régates Cannoises qui a recueilli dans son sein deux des quatre sociétés qui rivalisaient là-bas, il a été couru les 24, 25, 26 et 27 avril des courses où les derniers yachts de la jauge internationale restés en Méditerranée se sont mesurés. Il faut louer l'activité de M. Bertot, président de la Société des Régates Cannoises qui a remis en marche le yachting de la Côte d'Azur. Du reste Cannes est le port idéal du sport de la voile dans ces parages; son champ de courses est très supérieur à celui de Nice, où les grands fonds de la Baie des Anges interdisent le jalonnement d'un triangle régulier, condition nécessaire pour faire courir les bateaux sur toutes leurs allures; enfin le port de Cannes est bien moins encombré que celui de sa voisine, et le voisinage des îles fait un but de promenade nautique très agréable pour les amateurs de ballade.

Informations.

Le C. V. P. a nommé son bureau pour 1919 : Président : Marquis de la Faille. Vice-président : MM. Glandaz et Mezan de Malartic. Secrétaire : Jean Savoye. Secrétaire en courses : F. Join-Lambert. Trésorier : J. Cailleux.

L'Union des Sociétés des Rivières réunira le 8 mai prochain les présidents des Sociétés de la Basse-Seine à Rouen pour l'élaboration des programmes de régates de la saison : La Coupe de la Basse-Seine sera disputée dans ces réunions.

Sur l'initiative de l'Association Française du Yachting de courses, le Yachting Français est en train de se constituer en fédération unique pour le sport de la voile.

Le Yacht Club de France fait en ce moment un referendum parmi ses membres pour savoir s'il doit ou non abandonner le titre « d'Autorité Nationale ».

En raison du travail excessif des fabricants de moteurs, il n'y aura pas de courses de canots automobiles autour de l'île de Man, cette année. Cette décision aurait été prise à la demande même des fabricants.

TOURISME

VERS LA VOIE SACRÉE

Au cours d'une interview, M. Jules Cels, amené il y a quelques jours à donner son opinion sur l'avenir du Tourisme en France, répondit à son interlocuteur qu'il estimait que bientôt — et le ministre précisait en fixant ce « bientôt » au milieu de cet été — nous serions en mesure de recevoir les nombreux visiteurs qui nous sont annoncés. Il s'agissait, on le croyait, de cette visite de la Voie Sacrée, cette ancienne ligne du front jalonnée par les villages en ruines et les villes détruites, et qui sera le but des pélerinages, peut-on dire, des étrangers justement admiratifs.

M. Cels estimait que les efforts de l'office national du Tourisme permettraient l'édification immédiate de restaurants — les hangars d'avions en seraient le couvert tout indiqué — et d'hôtels suffisamment confortables en ciment armé qu'on installerait à Arras, Reims et Verdun. L'office justifierait ainsi largement son titre en réalisant une tâche aussi essentiellement nationale.

L'initiative privée a devancé ces efforts en créant un programme de visite des champs de bataille en Champagne, en Alsace, en Lorraine et dans les Vosges. Ce but serait louable si l'on ne se servait, pour « appâter » les voyageurs éventuels, de vocables qui veulent être prometteurs au prix d'un manque de tact. « Spectacle tragique » annonce la notice, comme un cinéma dirait d'un film que l'imagination d'un dramaturge aurait su rendre terrifiant. Non que le spectacle offert par la visite de la ville martyre qui est Reims ne soit suffisamment tragique, mais parce que les grandes douleurs étant muettes il convient de parler d'elles avec une discrétion de bon ton. Les visiteurs sauront trouver dans leur cœur, dans l'impression ressentie, dans la vision du chaos que créa la guerre, les mots simples qu'il n'est pas besoin de suggérer.

Et il importe surtout de rechercher, dans la réalisation du programme établi, les moyens de ne pas faire se heurter la douleur qui va chercher une consolation près d'une tombe et la curiosité qui va, respectueuse sans doute, se satisfaire au spectacle promis.

L'œuvre la plus urgente, pour aider à l'essor que doit prendre le tourisme dans les régions dévastées, est la remise en état des routes. Elle a été prévue, mais elle apparaît si urgente qu'on ne saurait faire assez de diligence pour que l'exécution des travaux soit hâtée. Et la route peut être un obstacle sérieux à l'exécution de ce programme touristique qui a pour but les régions dévastées, et qui doit, par cela même, provoquer un trafic intense, un mouvement incessant. Des difficultés peuvent surgir qui contrarient les meilleures intentions. Il faut tenter de les vaincre, parce que le problème de la route est le plus impérieux, celui qui demande la solution la plus rapide. Ce but ne saurait être atteint si la route qui doit y conduire n'est pas préparée. — René Bierre.

Informations.

Les fêtes du Jubilé du T. C. F. qui commencèrent le 30 mars par une grande manifestation à la Sorbonne, se continueront les 8 et 9 juin par une excursion en forêt de Marly. Tous les sports de la route et moyens de transport seront appelés à y participer. Aux mêmes dates aura lieu un pèlerinage aux champs de bataille de la Marne et de Reims.

1

2

3

LE SPORT A STRASBOURG

Le 13 avril, l'équipe de France de Football Association est allée jouer un match-revanche contre la Sélection Alsacienne qui s'était fait battre, par 11 buts à 1 lors de sa venue à Paris. Après une partie très disputée et une belle défense de l'Alsace, la victoire revint péniblement aux visiteurs par 4 buts à 3. En bas, à droite, la rencontre qui mettait aux prises en rugby les équipes des gouvernements militaires de Strasbourg et de Metz.

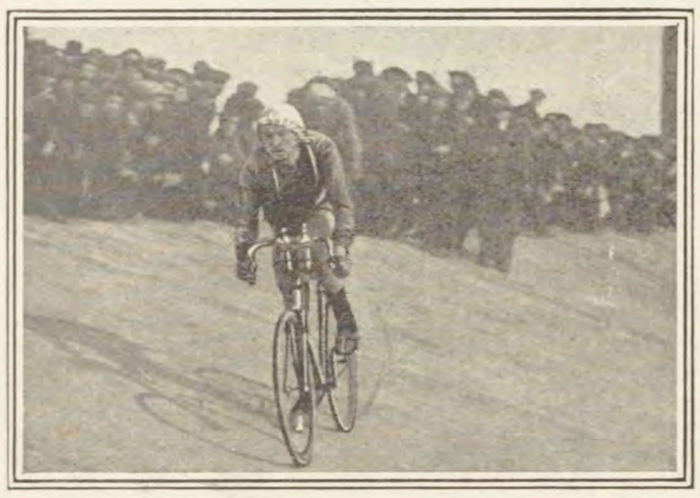
CYCLISME

PARIS-ROUBAIX FUT UN MATCH FRANCO-BELGE.

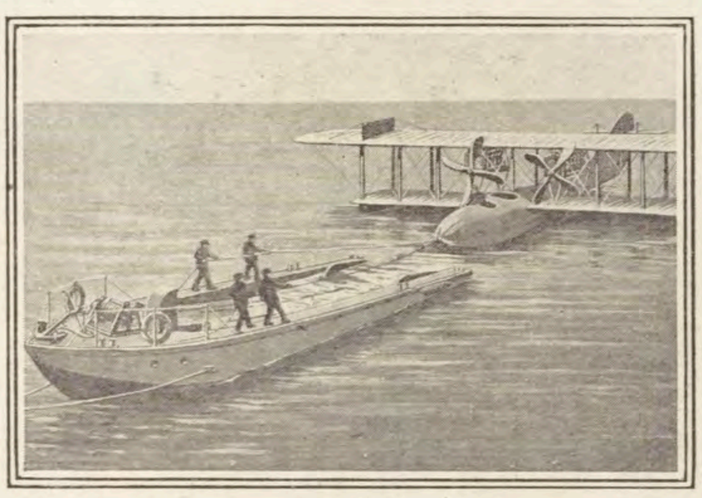
Ce titre, après quatre années d'absence devient sensationnel, en ce sens qu'il symbolise la reprise des courses classiques sur route. Le Milan-San Remo, qui a été disputé quinze jours auparavant, tout en ayant sa signification propre, n'a pas cependant l'envergure de la première grande course française, créée il y a une vingtaine d'années et au palmarès de laquelle figurent les plus grands noms du cyclisme.

Cette épreuve, cette année, comportait un double enseignement. Il s'agissait, en effet. de savoir si l'élément français, douloureusement amputé de quelques unités importantes, pourrait tenir tête encore à la coalition belge qui, depuis la création de l'épreuve a fait l'immais ont eu, pour résultat, un triomphe sportif.

La lutte, au surplus, était intense et l'on pourrait, avec un peu de bonne volonté, dire que la course Paris-Roubaix de 1919, était un match franco-belge. Les listes d'engagements portent, en effet, les noms de 80 Français, 53 Belges et 6 d'autres nationalités. Après l'élimination rendue nécessaire par la négligence de certains coureurs, on s'est trouvé à Suresnes devant 80 partants (46 Français et 34 Belges). C'était presque partie égale si on supprime, de part et d'autre, les inutilités. Au départ, les Belges étaient nettement favoris à cause de leur réputation d'endurance sur des routes dures et peu de gens bien informés croyaient à une victoire française. Et cependant elle s'est produite ! Dominant manifestement le lot de coureurs qui lui était opposé, Henri Pélissier, qui sera champion de France quand il le voudra, a passé le premier le poteau situé à plus de 280 kilomètres du départ et ce malgré une lutte de tous les moments avec des hommes dont l'amour-propre était aiguisé par une question de nationalité qui, tout en restant alliée de tout cœur, n'en est pas moins rivale au point de vue des sports. — J. C. Sels.



LE BELGE BUYSSE S'EST CLASSÉ DEUXIÈME DANS LA COURSE CYCLISTE DU TOUR DES FLANDRES ORGANISÉE PAR L'UNION VÉLOCIPÉDIQUE BELGE, DERRIÈRE VAN DENBERGHE.



APPAREIL QUI VA ÊTRE MIS EN SERVICE DANS LA MARINE ANGLAISE POUR TRANSPORTER LES HYDROPLANES (EXTRAIT DU MAGAZINE ILLUSTRÉ " SCIENTIFIC AMERICAN ").

A LA GARE DE LYON, UNE FOULE ÉNORME ASSISTAIT, LE 26 AVRIL, AUX OBSÈQUES DE JULES VÉDRINES ET DE SON SON MÉCANICIEN GUILLAIN, VICTIMES D'UN ACCIDENT.

LE 23 MARS, LE COUREUR BELGE VAN DENBERGHE GAGNE LA PREMIÈRE COURSE SUR ROUTE ORGANISÉE EN BELGIQUE, LE TOUR DES FLANDRES AVEC UN PARCOURS DE 200 KILOM.

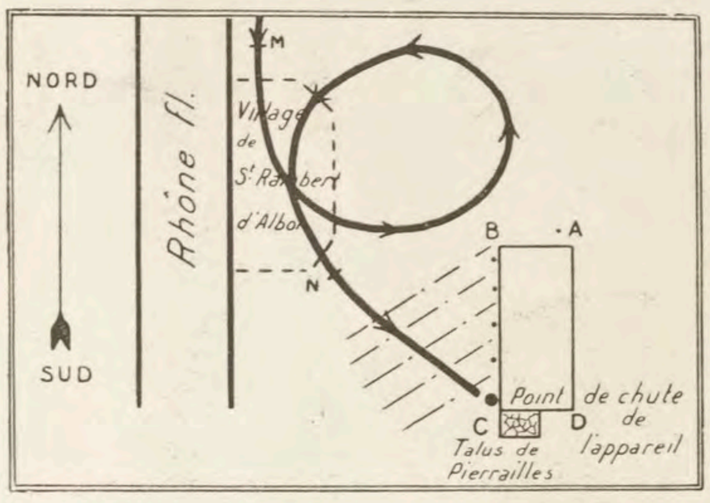
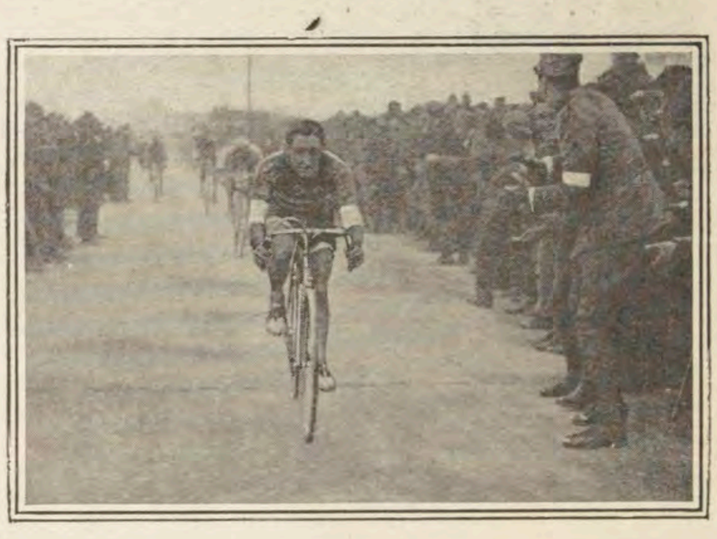


SCHÉMA REPRÉSENTANT COMMENT S'EST PRODUIT L'ACCIDENT DE JULES VÉDRINES, LE 21 AVRIL, A SAINT-RAMBERT. (DESSINÉ PAR UN DE NOS CONFRÈRES DU JOURNAL " L'AUTO ").



LE 23 AVRIL, LE COUREUR ITALIFN GIRARDENGO GAGNE LA COURSE CYCLISTE MILAN-TURIN COUVRANT 254 KILOMÈTRES EN 8 HEURES 37 MINUTES, DEVANT OLIVIERI.

possible pour prendre, dans cette région, une prépondérance qualifiée de sportive, mais qui n'est pas exempte d'une certaine dose de commercialisme. Il faut, dans toute course de grande envergure, voir, non seulement le côté sportif, d'ailleurs le plus noble, mais encore la question mercantile qui se traduit par une publicité intense sur le nom du vainqueur, la machine qu'il montait, le pneu qu'il employait, l'embrocation qu'il utilisait et, j'allais ajouter, l'huile avec laquelle il graissait ses roulements. Ce sont là les nécessités inévitables des courses cyclistes dont le sport, proprement dit, profite, mais dont il n'affecte pas le caractère.

Nous nous sommes trouvés cette année devant une situation anormale. On prétendait, dans certains milieux se croyant bien renseignés, que la course était impossible en raison de l'état délabré des routes... C'était mal connaître l'énergie, devenue proverbiale, des coureurs et la ténacité louable des organisateurs. Ils se sont souvenus que le mot *impossible* n'était pas français et leurs efforts combi-

POURQUOI ?

De différents côtés, on nous a demandé pourquoi les roues des bicyclettes ont invariablement un diamètre théorique de 70 centimètres. On fait valoir que les roues comportaient jadis deux dimensions différentes et qu'on mettait à l'avant des roues de 75 centimètres, à l'arrière des roues de 70 centimètres.

A priori, il faut reconnaître que cette disposition était illogique parce que rien ne justifiait une dimension différente à l'avant, cette roue étant simplement *directrice*, tandis que la roue arrière est *motrice*, c'est-à-dire donne, par le travail auquel elle est astreinte, la propulsion de la machine.

Si la roue de 75 avait été *propulsive* à la place de celle de 70, on aurait gagné à chaque tour de roue, 0 m. 15708, ce qui, en tenant compte de la multiplication utilisée, pouvait donner, pour un nombre égal de coups de pédales, un kilométrage plus considérable. Le calcul est facile à faire, lorsqu'on se souvient qu'il suffit de multiplier le diamètre d'une roue par 3, 1416 pour avoir le rendement de sa circonférence. Et qui ne le sait pas ?

Toutefois, ce calcul ne serait pas tout à fait exact, car la mesure du diamètre comprend l'épaisseur du pneumatique qui, au début atteignait 40 et même 42 millimètres. Si l'on songe que le degré de gonflement et le poids du cycliste provoquent un applatissement proportionnel à l'importance de ces causes, il faut conclure que l'on ne peut que, très théoriquement, calculer le développement exact d'une multiplication. Il ne faut pas, en effet, confondre multiplication avec développement : l'une est la cause de l'autre !

Or, un beau jour, les principaux constructeurs de machines et de pneumatiques estimèrent que, pour faire face aux caprices de leurs clients, en maintenant deux dimensions différentes de roues, il fallait posséder un matériel double. Pour les machines, les cadres devaient subir une transformation capable d'admettre entre leurs fourches, des roues ayant un diamètre plus grand, et pour les pneumatiques, les moules nécessaires à la confection des enveloppes coûtaient très cher.

Un des constructeurs voulant démontrer l'inconvénient par l'excès, se hasarda à dire qu'il n'y avait aucune raison pour qu'on n'exigeât point de roues de 0.80 ou de 0.85, si la force musculaire cycliste était suffisante pour supporter la fatigue qui devait en résulter. N'avait-on pas jadis, même, avec des dispositifs de multiplication des roues de 1 m. 20 et avec pédalage direct des roues de 1 m. 70 ? C'était au beau temps du bicycle.

(A suivre).

Résultats techniques.

Avril 6. — Pouchois gagne le Prix Ludovic Morin. — Suter triomphe dans le Prix des Nations battant Colombatto, Larrue et Arthur Vandersthuyft. — Étienne Cheret arrive premier dans le brevet de l'U. V. F. — Henri Habert gagne le Grand Prix d'Ouverture sur route (107 concurrents). — Gremo gagne la course classique de Milan-San-Remo, devant Girardengo, Oliveri Azzini, etc.

Avril 13. — Aerts-Beyl gagnent les Six Heures au Vel' d'Hiv' devant Dupuy-Tys, Ellegaard-Miquel, Spears-Corry, etc. — Henri Habert gagne la course Paris-Meaux et retour. — Marcel Charbonnier est premier dans Saint-Germain Mantes et retour.

Avril 20. — Henri Pélissier gagne Paris-Roubaix en 12 h. 15 m. — Willie Spencer gagne le Grand Prix des Cloches battant Trouvé et Didier (Spears et Dupuy avaient été éliminés dans les demi-finales. — Beyl gagne les 10 kilomètres par addition de points. Lorain gagne le Handicap du mille.

Avril 27. — Henri Pélissier gagne le Grand Prix de l'Heure, derrière tandems, devant Willie Spencer, Léon Georget et couvrant 48 kil. 125 m. — Sérès est tombé. —

Henri Martin gagne pour la troisième fois, après de multiples incidents, le prix des Arrivistes battant Trouvé et Jean-Louis. Beyl gagne le prix du Chalet. 10 kilomètres, devant Casas et Larrue. — Perrin-Christophe triomphent dans le prix de sélection des tandems.

AVIATION

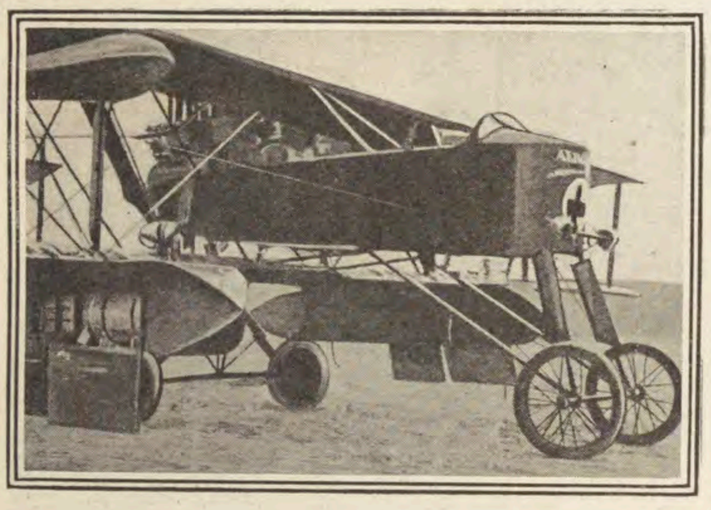
L'AVIATION POSTALE

Lorsque nous commencerons à avoir de l'ordre et de la méthode, nous pourrons, après la minute de stupéfaction compréhensible, envisager de grands projets. Ce futur optimiste n'est pas près de se réaliser, si l'aviation continue à être dirigée — oh ! c'est un pur euphémisme ! — comme elle l'est en ce moment. L'éparpillement des services, l'incohérence des décisions font que les uns ignorent ce que les autres entreprennent ou que, s'ils le savent, ils s'arrangent de façon que rien ne puisse aboutir.

On a beaucoup parlé de l'aviation postale. Parlons-en. Les lignes sont réparties entre trois directions : aviation militaire — aviation civile — administration des Postes. Bientôt s'ajouteront à ces services : les Colonies — les Travaux publics... et peut-être même les Beaux-Arts ! Vous vous rendez compte de l'unité du trafic.

Ajoutez à cela que les Postes et Télégraphes ne veulent pas accorder de surtaxe. Donc les avions postaux ne peuvent emporter d'autres lettres que celles adressées par certains officiers à leurs amis et connaissances. C'est ainsi qu'on organise, chaque fois que l'on peut voler, des voyages aériens qui coûtent 6.000 fr. environ pour transporter une quarantaine de kilos de correspondance qui ne rapporte rien à l'Etat.

L'Etat mécène ? Qui l'eut dit, qui l'eut cru ? — Jacques Mortane.



L'AERO-CHIR VOISIN EST EMPLOYÉ AU TRANSPORT DES BLESSÉS. IL A ÉTÉ UTILISÉ AVEC GRAND SUCCÈS ET A RENDU DE GRANDS SERVICES DERNIÈREMENT AU MAROC.

Résultats techniques.

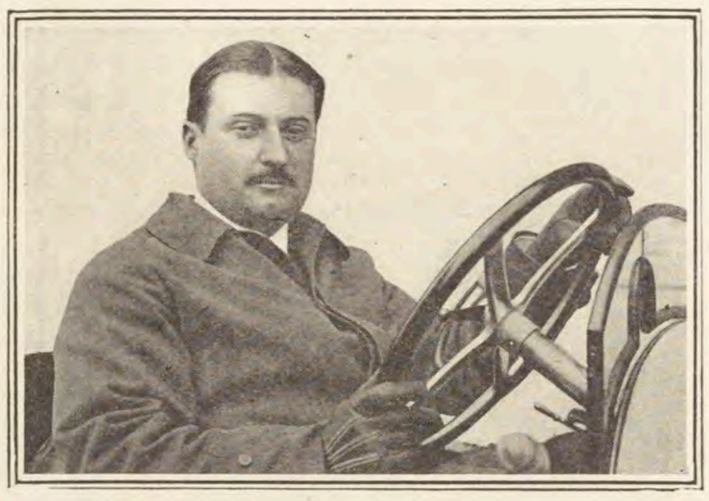
- 2 avril. Le lieutenant Bossoutrot bat le record de la hauteur avec 13 passagers. Il monte à bord du Goliath à plus de 6.000 mètres. Durée de l'ascension : 1 h. 45 m. 30 s.
- 5 avril. Le lieutenant Roget vole de Paris à Lyon. Il en repart le 6 et atterrit à Rome. Le 12, il quitte Rome et se pose à Nice. En reprenant son vol, il capote et tue un soldat marocain et un petit garçon.
- 12 avril. Les lieutenants italiens Carabelli et Guera volent de Rome à Montereau. Départ à 7 heures du matin, Arrivée à 20 heures 12. Escale de midi à 16 heures 20 à Miramas.

AUTOMOBILE

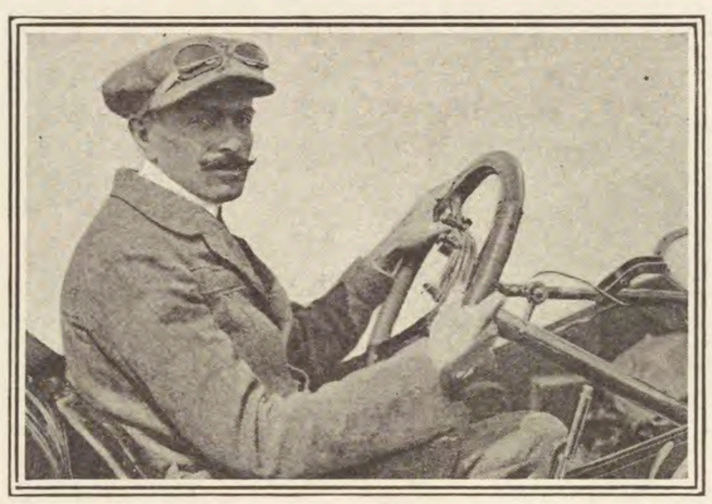
LA RENAISSANCE DU SPORT AUTOMOBILE

A peine la paix sera-t-elle signée que le sport automobile aura repris tous ses droits... Les épreuves qu'on nous annonce sont, pour cette année, au nombre de quatre et, s'il nous faut déplorer qu'elles n'aient pas lieu en France, nous devons faire contre mauvaise fortune bon cœur et bien nous convaincre qu'il eût été un peu prématuré d'engager la fabrication française dans une aventure à laquelle ses travaux de guerre ne l'ont point préparée. A courir cette année, nos constructeurs auraient, avec des chances diminuées, risqué plus gros jeu que leurs concurrents : le renom de la fabrication française, qui reste toujours inégalé, ne pouvait être mis en compétition sans un espoir solide de le voir se maintenir haut et ferme. L'année 1919 ne verra donc pas de grande épreuve automobile disputée en France, et sera consacrée tout entière à la réorganisation industrielle et commerciale de nos usines.

Le 31 mai se courra, en Amérique, le Grand Prix d'Indianapolis. A vrai dire, ce n'est pas une résurrection ; le sport automobile aura, en tout, été interrompu moins d'un an aux Etats-

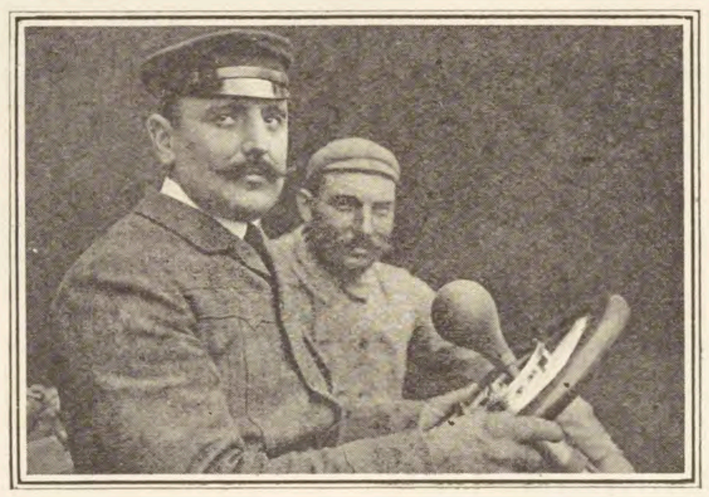


AVEC SES DEUX CAMARADES, WAGNER ET BABLOT, GUYOT REPRÉSENTERA LA FRANCE, EN AMÉRIQUE, LE 31 MAI, AU GRAND MEETING AUTOMOBILISTE D'INDIANAPOLIS.



LE 31 MAI, A INDIANAPOLIS, L'AUTOMOBILE CLUB D'AMÉRIQUE ORGANISE UN MEETING ÉNORME. WAGNER, UNE DES GLOIRES D'AVANT-GUERRE, FAIT PARTIE DU TEAM FRANÇAIS.

L'AVIATEUR ANGLAIS WOOD QUI DEVAIT TENTER LA TRAVERSÉE DE L'ATLANTIQUE AVAIT FAIT BÉNIR SON APPAREIL, CE QUI NE L'EMPÊCHA PAS DE TOMBER DANS LA MER.



BABLOT, L'ANCIEN COUREUR EN AUTOMOBILE QUI A CONNU EN FRANCE DE NOMBREUX TRIOMPHES, EST PARTI DÉFENDRE LES COULEURS FRANÇAISES EN AMÉRIQUE.

Unis. Qu'est-ce, à côté de la coupure de cinq années qui nous a été imposée par les événements ? Le Grand Prix d'Amérique se court sur la fameuse piste en ciment dont tous les sportsmen connaissent, au moins, l'aspect général par les multiples photographies qui en ont été publiées. Si cette épreuve constitue un spectacle passionnant, elle n'est, par contre, guère génératrice d'enseignements féconds en ce qui concerne la technique de l'automobile. Ni les ressorts, ni l'embrayage, ni le changement de vitesse ne sont soumis à un dur travail. Seul, le moteur et les pneus sont au travail, et au travail le plus dur, de bout en bout de la course. La France est représentée à Indianapolis par la marque Ballot, dont les voitures sont pilotées par une équipe de premier ordre : Bablot, Thomas, Guyot et Wagner. C'est-à-dire que, bien que représentée par une seule maison, notre industrie a une chance de premier ordre ; pour Ballot, une course de moteur c'est presque une course gagnée et, seul, le facteur « bandages » peut modifier le résultat.

Vers la même époque, la Sicile verra renaître la célèbre Targa Florio, épreuve de vitesse se disputant sur un circuit particulièrement dur et accidenté. La France a remporté, autrefois, de brillants succès dans cette Targa Florio. Il est peu probable que ses voitures prennent le départ cette année. Par contre, on assistera à une lutte intéressante entre les marques italiennes qui, pendant la guerre, ont vu leur importance s'accroître du fait que les armées alliées leur ont confié l'exécution de nombreuses commandes de châssis d'automobiles et de moteurs d'aviation.

L'Angleterre n'a point voulu rester en retard. Le Royal-Automobile Club de Grande-Bretagne envisage de faire courir vers la fin juillet une épreuve d'endurance sur le fameux circuit de l'île de Man, et il est actuellement occupé à recueillir les engagements des constructeurs anglais. On sait combien nos Alliés sont friands d'épreuves à tendances pratiques immédiates ; c'est pourquoi les Reliability Trials — épreuves testimoniales pour châssis de tourisme — ont toujours pris chez eux plus d'importance que les courses de pure vitesse. Il y a de grandes chances pour que la formule selon laquelle se disputeront les épreuves de l'île de Man soit celle d'une course entre châssis commerciaux.

Beaucoup seront étonnés d'apprendre que la Belgique s'occupe actuellement à mettre sur pied un concours d'automobiles, à disputer vers août prochain. Notre malheureuse alliée fait, là, preuve d'une vitalité remarquable ; elle entend se relever rapidement de ses ruines, et nous devons l'en féliciter hautement. Il ne peut, naturellement, et en raison de l'état lamentable où se trouve actuellement le réseau routier belge, il ne peut être question de faire disputer chez nos bons voisins une course de pure vitesse. C'est pourquoi on s'est arrêté à une formule transformant l'épreuve en une sorte de concours où il ne s'agit plus, pour chaque voiture, que de réaliser une certaine moyenne, indiquée d'avance par son constructeur. Cette moyenne devra être atteinte sur des parcours très divers, et sur tous les tronçons du chemin total à couvrir dans l'épreuve. Les résultats fourniront, pour chaque véhicule, un coefficient de mérite qui déterminera le classement.

En résumé, le programme du sport automobile pour 1919 présente un réel intérêt et permettra aux fervents des locomotions mécaniques de patienter jusqu'à l'an prochain. Nous avons aujourd'hui la certitude que l'Automobile-Club de France organisera un Grand Prix en 1920 et il y a toutes chances pour que la course soit disputée sous le Règlement de la cylindrée maxima de 3 litres, règlement qui fut celui de 1914. Attendons et espérons. — C. Laville.

LA TECHNIQUE SPORTIVE (1)

LA VOITURE ANDRÉ CITROËN

Par BAUDRY DE SAUNIER

Les lecteurs de la *Vie au Grand Air* prendront certainement intérêt à la description de cette voiture, aussi inconnue encore dans ses détails que célébrée par la renommée ! Elle ouvre l'ère nouvelle de la construction automobile française, puisque sortie la première, sortie pleine d'idées neuves, et sortie avec l'abondance d'un fleuve ! Elle mérite qu'exceptionnellement nous lui consacrions ici une étude complète.

Aussi bien devrons-nous en ces pages nous abstenir à peu près complètement de la « littérature », pour absorber le plus possible de documentation raisonnée et de chiffres. Les temps sévères que nous vivons ne permettent plus qu'on base son choix en matière automobile sur de simples épithètes.

Solide parce que simple. Simple parce que légère. Bon marché parce que légère et simple,elle serait nécessairement l'automobile générale. L'élégance des formes lui écherrait par surcroît, comme un don, en France, inséparable de la simplicité.

Sous les lignes fatalement sèches qui vont suivre, nous verrons constamment apparaître la trame de ce raisonnement.

LE CHASSIS ET LA SUSPENSION Voici le châssis nu *(fig. 1)*. Complet, avec ses cinq roues, tous ses appareils d'éclairage et de démarrage, il pèse 480 kilogrammes. Carrossé en 2 places, il pèse 680 kilogrammes.

Voyons d'abord la charpente. Elle est faite de longerons en tôle

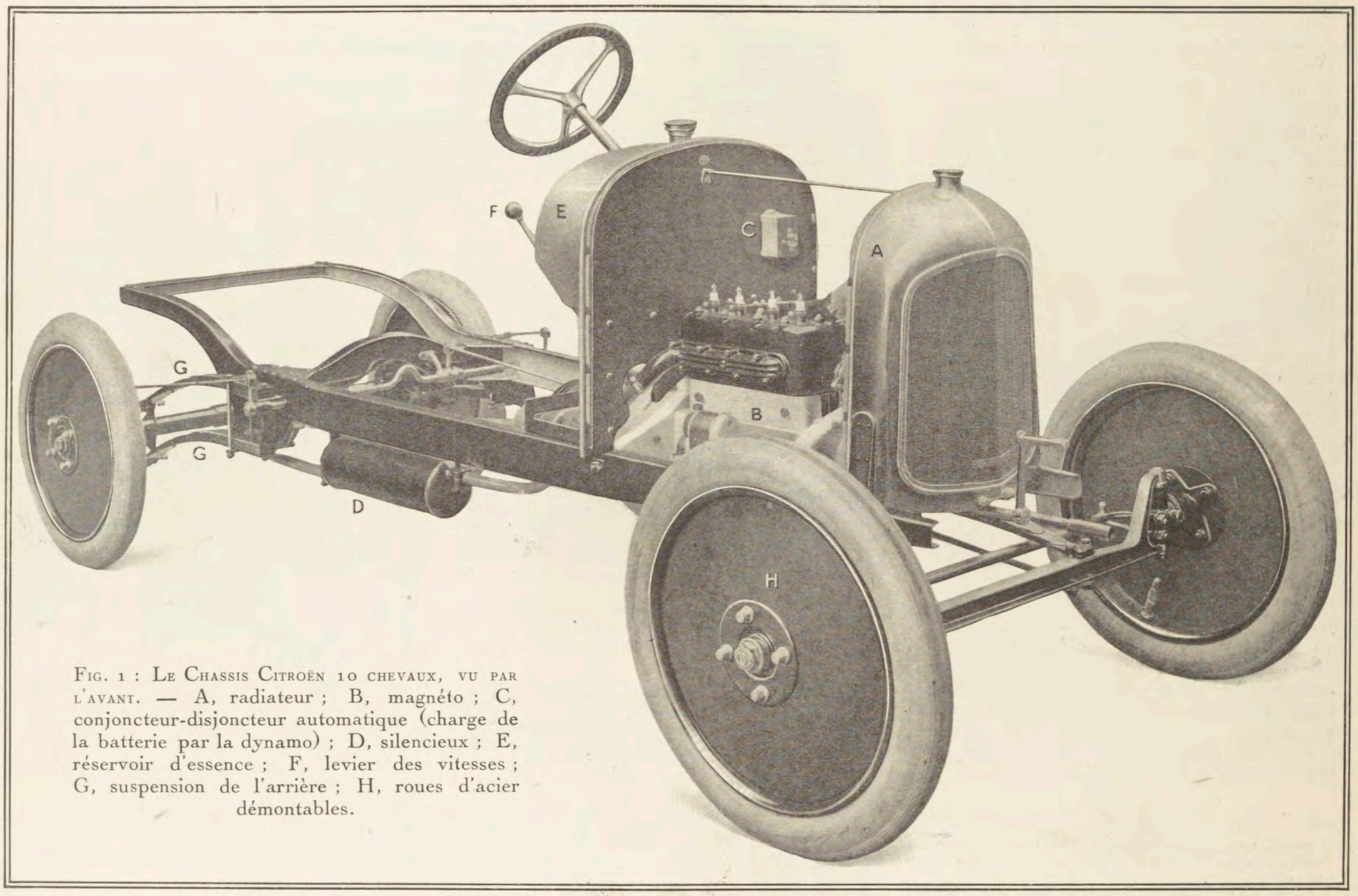


Fig. 1 : Le Chassis Citroën 10 chevaux, vu par l'avant. — A, radiateur ; B, magnéto ; C, conjoncteur-disjoncteur automatique (charge de la batterie par la dynamo) ; D, silencieux ; E, réservoir d'essence ; F, levier des vitesses ; G, suspension de l'arrière ; H, roues d'acier démontables.

Pour servir tout de suite au constructeur la couronne qu'il mérite, je dirai qu'il doit le brillant succès de sa voiture certes à l'extraordinaire puissance de ses usines, dont l'installation est réputée jusqu'aux Etats-Unis même, mais aussi à la logique qu'il a apportée à la concevoir, et qui lie les qualités de ce châssis les unes aux autres comme le sont les maillons d'une chaîne.

LA LOGIQUE D'UN CHASSIS André Citroën se proposa de fabriquer l'automobile générale, j'entends l'automobile pour toute personne.

Quelle qualité fondamentale devait-elle posséder ? Evidemment le bon marché : bon marché d'achat, bon marché d'entretien. Pour être bon marché, elle devait être légère (par la diminution du poids, on réalise l'économie d'essence, de pneumatiques et d'usure). Pour être légère, elle devait être simple, donc accessible même au plus inexpérimenté des hommes. Etant simple, elle serait nécessairement solide, donc peu coutumière de réparations.

(1) Comme nous l'avons annoncé dans notre premier numéro, nous entendons laisser à notre collaborateur le soin de choisir lui-même les sujets qu'il juge intéressant de traiter. Nous affirmons donc de la façon la plus formelle que l'article que l'on va lire n'est nullement payé par la maison Citroën.

emboutie ; la voie est de 1 m. 19. L'empattement a deux tailles, qu'on peut faire varier en déplaçant les mains arrière et la traverse qui les entretoise : 2 m. 55 pour le châssis à 2 places ; 2 m. 835 pour le châssis à 4 places. La distance du sol au point le plus bas du châssis est de 23 centimètres.

Comment alléger un châssis sans l'affaiblir ? En lui donnant une forme qui n'admette pas de torsion des longerons, en faisant de lui une sorte de coin, un trapèze, comme ici. — Comment supprimer dans la suspension les jumelles et leur graissage, les articulations et leurs jeux ? En adoptant le demi-ressort long et flexible : deux sont appliqués à l'essieu avant *(fig. 3)*. Remarquons bien qu'au-dessous de chacun de ces ressorts est fixée une bielle de poussée articulée. Le constructeur a eu ici la coquetterie de doubler la sûreté contre le danger si grave que l'on court, en toute voiture que ce soit, dans le cas d'une rupture brusque d'un ressort d'avant.

Deux paires de demi-ressorts superposés forment à l'arrière un parallélogramme articulé. Ils supportent le châssis évidemment, mais en outre s'opposent à la réaction du couple de renver-

sement et transmettent au châssis l'effort de propulsion des roues motrices. Le tube central de poussée est par là supprimé : l'arbre de transmission des vitesses au différentiel peut donc avoir deux cardans, et l'excellent frein sur la boîte peut être conservé.

Ce dispositif, d'entretien si facile, qui ne comporte que quatre graisseurs, procure à la voiture une douceur de suspension qui, aux essais, m'a frappé.

LES ESSIEUX L'essieu avant est droit, installé très au-dessus du sol, ainsi d'ailleurs que le levier de direction, comme il sied pour que les accidents par choc contre les menus obstacles du terrain soient évités. Son corps est forgé en section de double T. Ses extrémités, à chapes, portent des pivots en acier trempé et rectifié qui tournent sur des bagues en bronze.

Le pont-arrière, entièrement monté à billes naturellement, renferme un différentiel à pignons coniques qu'attaque un couple d'engrenages à chevrons. Cette taille présente le double avantage que les pignons coniques ne donnent ainsi qu'une faible poussée axiale et s'engrènent sans bruit.

La démultiplication est 11 × 49 dans le deux-places, et 10 × 49 dans le quatre. La vitesse en palier atteint environ 65 kilomètres à l'heure.

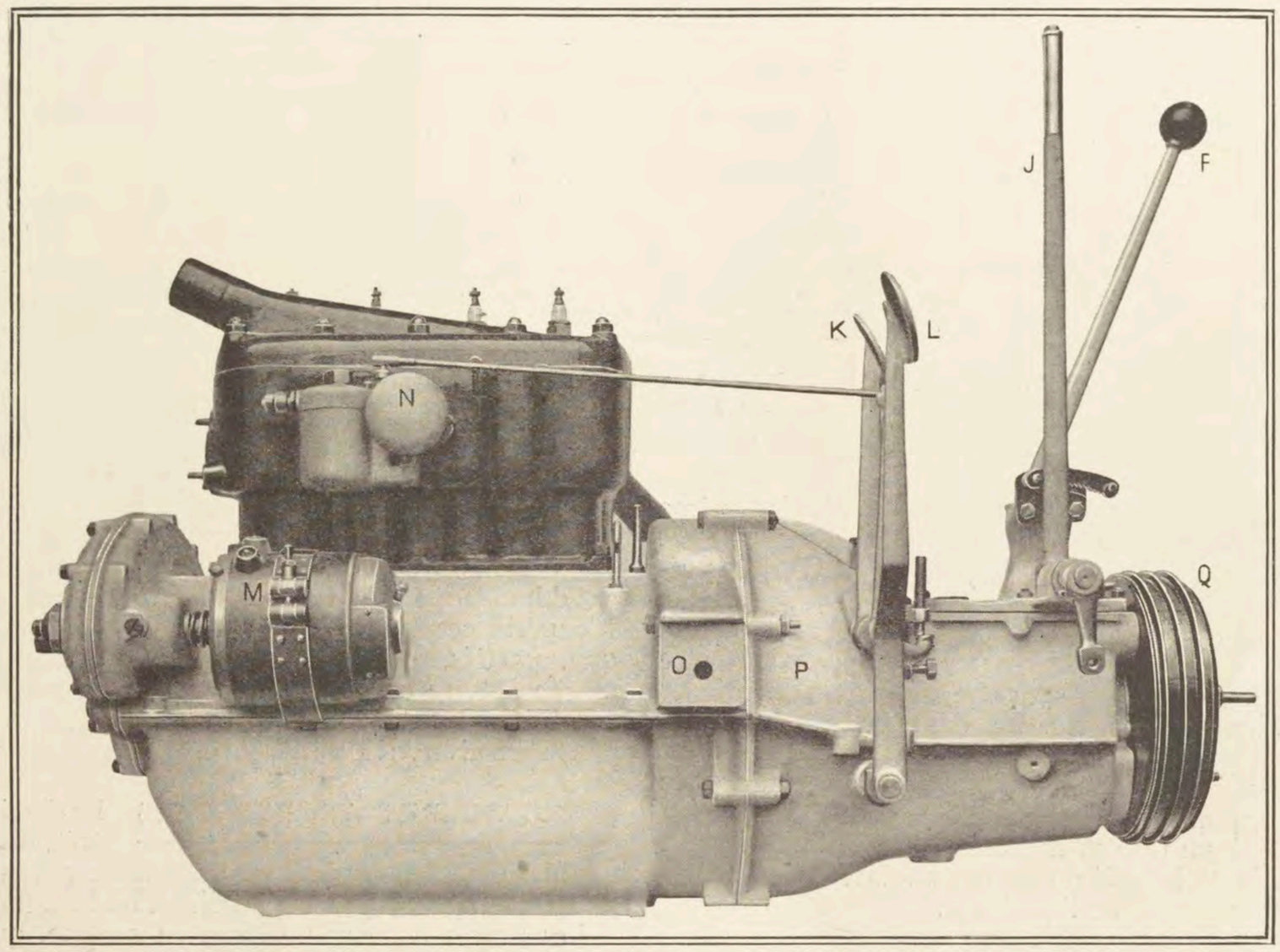


FIG. 2. LE MOTEUR CITROËN (4 cylindres 65 × 100). F, levier des vitesses. J, levier du frein sur les roues arrière. K, pédale de frein sur le tambour Q. L, pédale de débrayage. M, dynamo maintenant en charge la batterie. N, carburateur. O, une des pattes d'attache du bloc-moteur. P, situation de l'embrayage

LES ROUES, LA DIRECTION ET LES FREINS Les roues, (710 × 90) sont amovibles, comme le veut avec raison la construction nouvelle ; en acier, à voile plein (la description en a été donnée dans le précédent numéro) ; pour la transformation d'un pneu malade en un pneu sain, elles n'exigent le maniement que de quatre écrous. Le constructeur, bien entendu, livre avec la voiture la 5e roue indispensable à la rechange.

La direction est formée par une vis sans fin agissant sur un secteur denté ; elle est donc irréversible. Elle présente cette particularité, aussi rare que logique, qu'au moyen d'un écrou de rattrapage de jeu et de bagues excentrées, on peut la régler.

Tous mes lecteurs savent qu'elle est placée à la gauche du châssis. C'est aujourd'hui pour elle une situation presque obligatoire, ainsi que je le dis en d'autres pages du présent numéro.

Quant aux freins, l'un au pied à la sortie de la boîte ; les autres à la main, au bout des arbres venant du différentiel, ils ne nécessiteraient pas notre attention s'ils n'étaient bien calculés pour résister à l'usure, combinés pour une rechange facile, et si — constatation peu commune, avant la guerre tout au moins — ils n'étaient tous les trois faits de pièces identiques !

Je me permets d'ailleurs de faire observer ici que le réglage des freins a une fréquence beaucoup moindre dans une voiture légère que dans un véhicule lourd ; parce que, l'effort du conducteur étant toujours à peu près le même dans tous les cas, il faut mettre à sa disposition pour commander les freins un bras de levier beaucoup plus grand dans le cas lourd que dans le cas léger : il en résulte qu'inversement la moindre usure des segments est dans le premier cas très sensible et nécessite un réglage, et que, dans le second, une usure même bien plus forte est peu gênante dans la pratique et n'appelle pas un réglage. La légèreté, voilà l'amie !

LE MOTEUR L'esquisse étant ainsi faite du châssis proprement dit et de ses annexes immédiates, passons à l'organe qu'on juge généralement principal, le moteur.

Organe principal, pourquoi ? Existe-t-il vraiment, dans un corps bien constitué, des organes secondaires ? L'engorgement d'une artère ne nous vaut-il pas le tombeau tout aussi bien que la suppression de la tête ? La vis infime qui tient le rupteur de la magnéto ne vous donnera-t-elle pas, si elle vient à défaillir, une panne aussi complète que la rupture du vilebrequin ? Attention donc, lorsque nous achetons une voiture, aux détails même les plus humbles !

Le moteur de la Citroën est un quatre-cylindres verticaux de 65 × 100 qui, à 2.100 tours, a une puissance de 18 chevaux environ.

Une première particularité très intéressante est l'amovibilité de ses culasses. Les praticiens expérimentés savent que l'une des causes les plus fréquentes de diminution de puissance d'un moteur, surtout à notre époque d'essences lourdes et frelatées, est l'encrassement des têtes de cylindres. Le nettoyage en est aujourd'hui très rapide et très peu onéreux, grâce au procédé par l'oxygène, mais nécessairement à la condition que la partie supérieure du moteur soit accessible au chalumeau.

Or, depuis une quinzaine d'années, les têtes viennent de fonte avec les corps des cylindres, si bien que, pour nettoyer le sommet des pistons par exemple, il faut démonter toute la batterie des cylindres. Opération presque impossible à un particulier, et toujours dangereuse pour les bielles et les segments quand elle est pratiquée dans un atelier mal outillé.

Les constructeurs sont contraints aujourd'hui à revenir (les Américains ont, les premiers, repris cette coutume désuète) au procédé de fabrication des moteurs antiques de 1895, à la séparation de la culasse et du cylindre, avec cette différence majeure, toutefois, que le joint est maintenant métalloplastique et qu'ainsi sont à coup sûr évités les inconvénients de la vieille méthode. L'ajustage et le montage de tous ces éléments sont à ce point perfectionnés que, dans la Citroën, on peut fort bien remplacer le joint métalloplastique par un simple découpage de papier huilé ! La démontabilité des culasses méritait, on le voit, que nous nous attardions un peu à l'examiner.

Les soupapes sont toutes du même côté. Le vilebrequin, particulièrement robuste, est par deux paliers suspendu au carter supérieur. Les engrenages sont droits, à denture hélicoïdale.

Quant au graissage, il s'effectue sous pression jusqu'aux têtes de bielles et à l'arbre à cames, au moyen d'une pompe avec filtre qu'actionne le moteur. Il est à remarquer que le carter inférieur n'a ici d'autre rôle à jouer que celui de protecteur des parties inférieures du mécanisme et de réservoir d'huile, dans lequel plonge aussi bas que possible la pompe. Il n'existe donc plus ici, comme en tant de modèles, de canalisation d'huile qui arrive au plan de joint des deux carters, en y causant des fuites de liquide et des pertes de pression. Le dispositif Citroën se prête en outre aisément à une intervention dans le bas du moteur, au cas très rare où elle serait nécessaire.

Le carburateur est automatique ; son volet est commandé par le conducteur au moyen d'une pédale qui, seule, est maîtresse de l'accélération et du ralentissement, puisque le volant ni le

tablier ne porte de manette de gaz. C'est là une simplification très recommandable lorsque la carburation et l'allumage ont dans leur valeur une constance telle qu'on puisse régler la pédale d'accélération au maximum de ralenti et, sur ce maximum, donner le départ au besoin à la main.

La magnéto n'a pas d'avance variable par mécanisme. On sait que, pour une certaine mesure, l'avance d'allumage dépend dans une magnéto de la vitesse de sa rotation et, par suite, de l'intensité de son courant. L'expérience a montré que, dans les petites cylindrées, l'avance mécanique était plus nuisible qu'utile.

La réfrigération du moteur est faite par thermo-siphon, par un volume d'eau peu important (10 litres) et, tenez-vous bien, routiers ! sans ventilateur. En rampe, même très dure et très prolongée, le moteur ne chauffe jamais. Faut-il vous livrer le secret du constructeur ? Le voici : généralement on n'emploie qu'un seul conduit pour la montée de l'eau et qu'un seul pour la descente, on n'utilise en somme du radiateur qu'une colonne centrale ; ici, au contraire, nous sommes en présence d'un radiateur très largement calculé au point de vue de sa surface théoriquement utile et, surtout, grâce à ses deux arrivées d'eau, pratiquement utilisé sur toute sa surface. Cette voiture peut donc circuler dans les colonies même les plus chaudes, puisqu'un ventilateur, inutile en France, ferait face aux difficultés exceptionnelles de réfrigération que présentent les pays torrides.

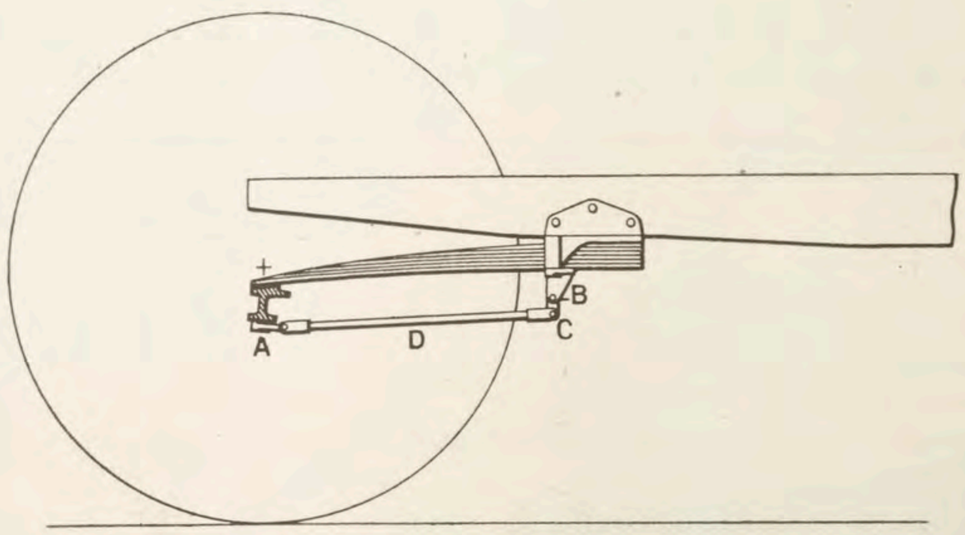


Fig. 3. — Détails de la bielle de poussée de l'essieu avant. A et C, chapes. — B, articulation de la jumelle B C. D, bielle proprement dite.

Le moteur est muni d'une mise en marche automatique, qui s'opère au moyen d'une pédale. Dans une autre partie de ce numéro, j'expose les grands traits de cette question ; je prie les lecteurs de vouloir bien s'y reporter. Le démarreur est fixé à la boîte de vitesses.

Enfin sur le côté gauche du moteur *(fig. 2)* est situé un organe de rôle majeur, la dynamo (4 volts, 10 ampères) qu'entraîne au moyen d'un joint élastique un des engrenages de la distribution. C'est elle qui maintient le plein des accumulateurs pour les besoins de la mise en route et de l'éclairage.

Embrayage et vitesses

Quel chauffeur expérimenté ne connaît les traîtrises d'un embrayage ?... Il est des systèmes qui fonctionnent mal parce qu'ils reçoivent trop d'huile ; d'autres, parce qu'il ne leur en arrive pas assez ; d'autres, parce qu'on ne leur sert pas « leur huile », huile spéciale à consistance bien déterminée !... Un mauvais embrayage donne de bruyants changements de vitesse, des glissements, etc. C'est là un des organes les plus dangereux pour la tranquillité du conducteur.

L'usine Citroën a pris l'excellent parti de l'embrayage à sec. Elle n'en revendique d'ailleurs pas, je pense, l'invention, puisqu'il commençait à venir de mode déjà un peu avant la guerre et que l'expérience des années terribles l'a définitivement consacré. Un disque unique, recouvert sur ses deux faces d'une substance plastique indifférente à la chaleur, solidaire du moteur ; un jeu de ressorts simples et trapus, solidaire de l'arbre primaire des vitesses. Et c'est tout. Le conducteur n'a jamais à se préoccuper du sort de cet organe.

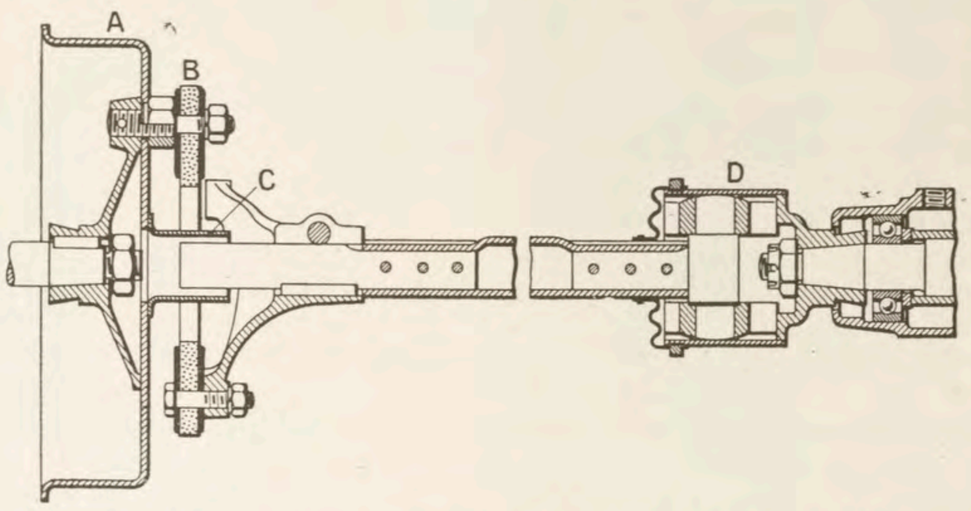


Fig. 4. Disque flexible unissant le tambour de frein a l'arbre de cardan. A, tambour du frein. B, disque. C, douille de retenue de l'arbre de cardan. D, cardan.

La boîte de vitesse renferme trois combinaisons de marche en avant (la grande en prise directe), et une de marche arrière. Leur commande est faite par un levier à boule, directement, sans transmission du levier aux baladeurs, donc sans usure, donc sans réglage. Le levier, monté sur une rotule, procède par attaque inclinée.

Les arbres de la boîte sont portés par des billes ; les engrenages sont taillés dans des barres d'acier au nickel-chrome, et soumis, après la taille, à un traitement thermique qui en assure la durée.

Le régime du moteur et la démultiplication ont été calculés de telle sorte que toutes les côtes moyennes puissent être franchies sur la prise directe. Les rampes dures seules réclament la deuxième. La première demeure vitesse de démarrage et de secours.

Sur le côté droit de la boîte, en contre-bas, est fixé le démarreur, qui entraîne le moteur par l'arbre primaire de vitesses.

A l'arrière, se trouve le frein classique, dit au pied, constitué par une paire de segments immobiles, solidaires du carter, qui, au moment du freinage, s'écartent pour frictionner l'intérieur d'un tambour solidaire de l'arbre des cardans. Dispositif bien exécuté, mais qui n'a aucun caractère d'innovation.

Plus intéressant le montage de l'arbre de transmission de la boîte au différentiel. Il comporte deux articulations, puisqu'il n'est pas arbre de poussée : l'une, côté boîte, est constituée par un disque flexible en toile caoutchoutée, qui peut bien passer pour la plus charmante des pièces puisqu'elle travaille bien, ne fait aucune sorte de bruit, ne prend jamais de jeu, et ne demande jamais le moindre entretien. L'autre est une glissière dont les mouvements sont fonction de ceux des ressorts de suspension ; elle est du type à dés, enfermés dans une cloche que clôt un obturateur en cuir. Cloche et dés sont en acier, cémentés et trempés, lubrifiés par de la graisse.

Détail à signaler, caractéristique du soin apporté par ce constructeur à tous les éléments de son châssis : l'extrémité de l'arbre, côté boîte *(fig. 4)*, est engagée dans une petite douille qui, au cas peu probable, où, en route, il se détacherait sur l'avant, l'empêcherait de tomber à terre. L'expérience de vingt années d'automobilisme a en effet enseigné que, parfois, l'arbre rompt son cardan, ou lui échappe, tombe à terre en basculant autour du pont et se pique brusquement dans le sol... Si la voiture est lancée, un accident très grave peut s'ensuivre. Ici, il devient impossible.

Organes et accessoires

Le dessin de ce châssis, on le voit, est d'une netteté remarquable, puisque, sur des longerons affectant la forme d'un trapèze, se trouve, porté par trois points, un bloc-moteur. Et c'est tout.

Les autres organes ne sont, en somme, que des annexes. Par exemple la batterie (3 éléments), accrochée à l'un des longerons, qu'on atteint sans peine en enlevant une des feuilles du plancher de la carrosserie. Par exemple, les phares, campés sur les longerons à l'avant, portés par deux bras verticaux. Par exemple l'indicateur de pression d'huile, placé sous les yeux du conducteur et conçu de façon assez heureuse pour ne jamais être faussé par un excès subit de la pression (huile épaissie en hiver). Par exemple, l'indicateur de charge et de décharge de la batterie ; le tableau, qui comprend un bouton de rupture d'allumage, un bouton de découplage de la dynamo, une manette à trois positions donnant l'allumage des phares et lanternes, l'arrêt de l'allumage, l'allumage des lanternes seules, etc.

Consommation

Le réservoir d'essence a une contenance de 25 litres. La consommation serait de 7 l. 1/2 aux 100 kilomètres pour la voiture à deux-places et de 8 litres pour la quatre-places. Quant à la consommation d'huile, elle serait de 250 grammes pour 100 kilomètres.

Ce sont là des chiffres vraisemblables, mais que je n'ai pas contrôlés.

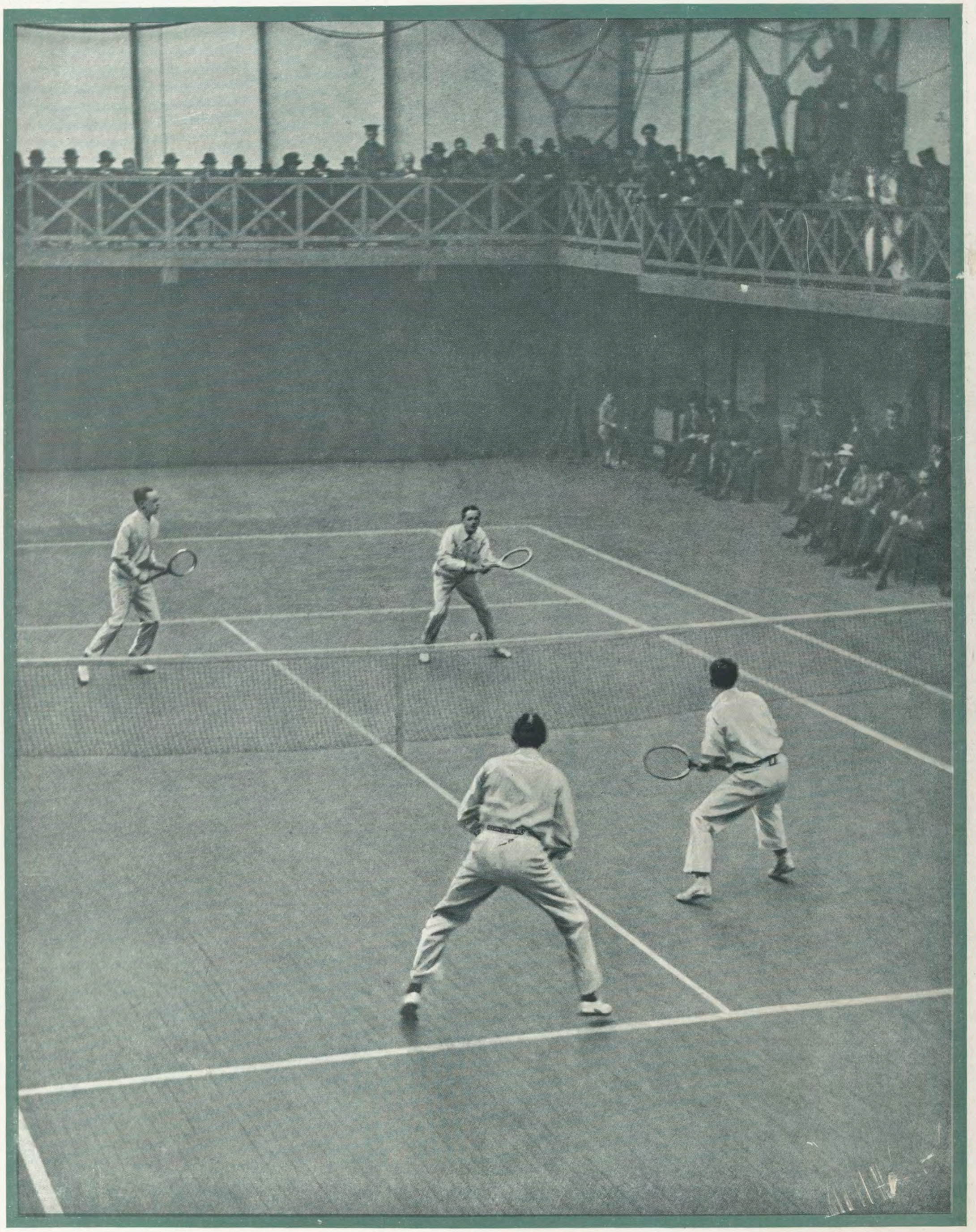
Les premières voitures de l'immense série qu'affronte M. André Citroën viennent de sortir, qui en deux-places, qui en quatre, qui en petit véhicule de livraison. Leur allure et leur tenue répondent en tous points aux espérances qu'avait fait naître leur annonce.

La Citroën est née d'une conception qui effare beaucoup de nos routiniers, qui suscite même de terribles colères, en notre pays inhabitué encore à l'audace industrielle. Le temps nous apprendra que ce fut là le premier grand geste de la renaissance de notre industrie. Nous devons le saluer de tout notre cœur.

Baudry de Saunier.

PÉLISSIER, GAGNANT DE PARIS-ROUBAIX.

Le 20e Paris-Roubaix a été gagné par Pélissier, couvrant les 280 kil. en 12 h. 15, à 22 kil. 857 à l'heure, devant Thys à une longueur et Barthélemy, à deux longueurs.



LE TOURNOI DU TENNIS-CLUB DE PARIS

La finale du double messieurs fut gagnée (27 avril) par l'équipe Gobert-Laurentz (au premier plan), battant les Américains Washburn et Matthey par 6/4, 9/11, 9/7, 3/6, 6/3.